

## TANULMÁNYOK

### A KOCSI A KÉSŐ RÉZKORI EURÓPÁBAN<sup>1</sup>

BONDÁR MÁRIA\*

*A tanulmányban a szerző áttekinti a Kárpát-medencéből ismert kocsimodelleket a rézkortól a középső bronzkorig. Az elmúlt évtizedek kutatási eredményei (edényekre rajzolt kocsiábrázolás, igavonó állatok torzói, keréklenyomatok ismertté válása, radiocarbon-adatok) jelentősen módosították a kocsi európai megjelenésének időpontját: egyre több bizonyíték szól amellett, hogy a kerek jármű már a badeni kultúra előtt is létezett. A szerző ezeket a bizonyítékokat veszi sorra egy új kocsimodell közlésének apropóján.*

Az emberiség történetében a tűz felfedezéséhez mérhető, hasonlóan nagy jelentőségű innováció volt a kocsi megalkotása, amely a közlekedés, nagyobb távolságokon történő szállítás és kapcsolattartás szempontjából hallatlan lehetőségeket nyitott a kereskedelem, az emberi érintkezés, a tágabb környezet megismerése, a távolságok áthidalhatósága terén.

A kocsi felfedezésének időpontjával, használatával, az egykori életben betöltött szerepével, a kerek jármű első megjelenési helyének meghatározásával, jelentőségével könyvek és tanulmányok sora foglalkozott már; az elmúlt évtizedekben számos problémára igyekeztek választ találni a témával foglalkozó kutatók. A kocsiábrázolások (elsősorban az ún. kocsimodellek) mennyiségi gyarapodása, a székér ismeretét bizonyító egyéb leletek és az ásatásokon megfigyelt jelenségek új szempontok szerinti áttekintésre készítették a szakembereket. Míg korábban a kocsik meglétére Európában kétfajta régészeti bizonyíték volt – a züscheni sziklán (Dél-Németország) lévő karcolt ábrázolás,<sup>2</sup> illetve az agyagból megformált székérmodellek –, napjainkban egyre nagyobb jelentőséggel bírnak az edényekre karcolt kerekjármű-rajzocskák, a fogatolásra, az igavonó állatra utaló plasztikák és a réz-

korban is meglévő agyagkerekek. Az egykor használt természetes nagyságú faszekerek kerékmaradványai, keréklenyomatai vagy sírba temetett példányai ugyancsak hozzájárulnak a kocsi elterjedésének, a profán és kultikus életben betöltött szerepének pontosabb meghatározásához. A kocsimodellek mellett a kutatók ma már ezeket az elemeket is bevonják a kutatásba, éppen ezért a kerek jármű ismeretének bizonyítékai egyre korábbi időszakokból származnak.

A természettudományos vizsgálatoknak köszönhetően jelentősen módosult korábbi kronológia is újabb problémákat vetett fel, amelyek miatt újra kell(ett) értékelni a korábbi ismeretanyagot. A legkorábbi kocsiszobrokat már nem a bronzkorból vagy a klasszikus badeni kultúrából, hanem a badeni kultúra korai időszakából, a boherázi csoportból ismerjük. E fontos felfedezés, a kocsi megalkotásának legkorábbi időpontjaként a legújabb publikációk szerint – új leletek előkerülése és a vizsgálati szempontok bővülése miatt – azonban még ennél korábbi dátum is szóba jöhet. E sokrétű problémakörből a kutatás legfontosabb momentumait kísérem meg felvázolni, s egy újabb kocsimodellt is közreadok.

\*

\* Bondár Mária. MTA Régészeti Intézete, H-1014 Budapest, Üri u. 49.

<sup>1</sup> A tanulmány az OTKA 037503 pályázat támogatásával készült.

<sup>2</sup> Nem mindegyik ábrázol kocsit; több rajzon az eke használatának stilizált megfogalmazását láthatjuk (GIMBUTAS 1991, 369–370).

A kocsimodellek első feldolgozása G. Childe érdeme, akinek munkái a mai napig alapvető jelentőségűek az őskorkutatásban. Az akkor ismert közel-keleti és Kaukázus vidéki székérmodellek alapján, véleménye szerint, az ókori Keleten a Kr. e. 3. évezredben általánosan elterjedt volt a kocsihasználat. Ezzel szemben

Görögországban és a Kaukázus északi részén csak a 2. évezred közepe táján, míg Itáliában, Közép- és Észak-Európában Kr. e. 1100–1000 táján jelentek meg a kerek járművek.<sup>3</sup> A kocsikereket feldolgozó munkájában ez a keltezés már némiképp módosult: a kerek kocsi megjelenését Ukrajnában és az Alsó-Volga vidékén a 3. évezred végére valószínűsítette, míg a Középső-Volga vidékén és Közép-Németországban Kr. e. 2200–1800 között már ismertnek tartotta. A kelet-európai sztyeppéken, Ausztriában, Itáliában a kocsi általános használatát Kr. e. 1750–1250 közé keltezte.<sup>4</sup>

Az ismert közel-keleti szekérábrázolások után az első Kárpát-medencei kocsimodell – a budakalászi lelet<sup>5</sup> előkerülése – új lendületet adott a kutatási területnek, és jelentősen módosította a kerek jármű ismeretének addigi keltezését is. A budakalászi leletet ismertető cikkében Soproni S. a kocsi eredetének kérdését vizsgálva felvetette a keletről való származás lehetőségét is, mert a Balkánon nem talált összekötő leleteket Mezopotámia és a Kárpát-medence között. A Kárpát-medencében talált, elsősorban bronzkori kocsimodelleket és a kocsik meglétét bizonyító kocsikereket – Childe-ot követően – Bóna I. dolgozta fel.<sup>6</sup> A katasztréban szereplő 73 lelőhelyből mindössze 9-ről került elő teljes kocsimodell vagy annak töredéke, a többi lelőhelyen kereket találtak.<sup>7</sup> A késő rézkortól a korai vaskorig terjedő gyűjtés értékelésekor Bóna I. foglalkozott a kocsi kialakulásának és Kárpát-medencébe kerülésének problémájával, és fejlődési sort állított fel a kocsik között.<sup>8</sup> Nagy jelentőséget tulajdonított az agyagból készített kocsikereknek, amelyeket a kocsik meglétét bizonyító alkatrészeknek tartott.<sup>9</sup> Az agyagkerekek összegyűjtésével Bóna bizonyította, hogy a Kárpát-medencében is sokkal több kocsi létezett, mint amennyit kocsiszobor formájában megtaláltak. Arra a konklúzióra jutott, hogy a kocsi Közép-Keleten Mezopotámia, Szíria, Anatólia civilizációiban alakult ki, és a 3–2. évezred fordulóján terjedt el innen észak felé (Krétáig és a Kaukázus vidékéig). A Kárpát-medencében megjelenő kocsikat azonban más útvonalról, a Balkán felől érkező találmánynak tartotta, terjedési útvonalként a Ma-

rica-Morava völgyét, illetve a Fekete-tenger-Alduna utakat jelölte meg.<sup>10</sup>

Childe és Bóna munkáit követően sorra jelentek meg kocsikat közlő publikációk és e tárgyak különböző aspektusaival foglalkozó tanulmányok, elsősorban a bronzkorból.<sup>11</sup>

Fettich N. – Bóna I. bronzkori gyűjtésének „hiányosságait” feltáró cikkében – foglalkozott az általa karosszériamodelleknek nevezett kocsiszekrényen előforduló díszítések értelmezésével, szimbolikájával, és meghatározta a kocsimodell kritériumait is.<sup>12</sup> Bónával ellentétben Fettich a kerék meglétét vagy hiányát azért nem tartotta egyértelmű szekér-kritériumnak, mert a kerek kocsin kívül az őskorban csúszkás vagy szántalpas kocsit is használtak, ahogyan ezt az általa említett skandináviai példák is alátámasztják.<sup>13</sup> Másik ellenérve az volt, hogy a kerekeket urnák alá téve is használták (pl. kányai urna). E gondolat jegyében Fettich a neolitikumtól a középső bronzkorig terjedő időszakból több négyszögletes, díszített edényt kocsiként határozott meg. Véleménye szerint ezek a tárgyak a kocsiba ültetett halottat szállítják utolsó útján a túlvilágra. Talán legszebb példányuk az istennőt és fás-ligetes részt is ábrázoló szelevényi négyszögletes tárgy,<sup>14</sup> amelynek sem kormeghatározása, sem eredeti rendeltetésének kérdése nem zárult még le megnyugtatóan.<sup>15</sup>

Az elmúlt évtizedekben ismertté vált újabb rézkori és bronzkori kocsimodelleket a bronzkori kora bronzkori (Somogyvár-Vinkovci kultúra) kocsi feldolgozásakor igyekeztem összegyűjteni, áttekinteni.<sup>16</sup> Ezt követően a bronzkorból csak néhány újabb modell került publikálásra. Bóna I. a bronzkori tell-kultúrákat bemutató összefoglalásában külön fejezetet szentelt a kocsimodelleknek, áttekintette az egyes kultúrákban való előfordulásukat.<sup>17</sup> Ugyanebben a kötetben található két újabb bronzkori kocsiszobor

<sup>10</sup> Bóna 1960, 110.

<sup>11</sup> Kalicz 1968, 154. Taf. 113. 8: Alsóvadász-Várdomb; Fettich 1969, VI. t. 1–5: Gyulaj, VII. t. 1–7: Jászfelsőszentgyörgy; Ordentlich-Chidioşan 1975: Salacea; Mesterházy 1976: Pocsaj-Leányvár; Olexa 1983, Obr. 1. 7, Olexa 1996: Nižná Myšľa; Máthe 1984: Pl. 6. 1a–c: Berettyóújfalú-Herpály.

<sup>12</sup> Fettich 1969, 32.

<sup>13</sup> Fettich 1969, 31.

<sup>14</sup> Fettich 1969, 37, l. t. 1–3.

<sup>15</sup> Rezi Kátó 2001. A szerző összefoglalta az edénnyel kapcsolatos kutatástörténetet. A tárgyat a javarészt korra, a késő Bodrogkeresztúr-Hunyadi-halom átmenet idejére keltezi (1200), funkciójának meghatározását, szimbolikájának feloldását azonban nem tekinti befejezettnek.

<sup>16</sup> Bondár 1990; Bondár 1992.

<sup>17</sup> Bóna 1992; Bóna 1994.

<sup>3</sup> Childe 1951.

<sup>4</sup> Childe 1954.

<sup>5</sup> Soproni 1954.

<sup>6</sup> Bóna 1960.

<sup>7</sup> Bóna 1960, 92, 104, Fig. 7.

<sup>8</sup> Bóna 1960, 87–89, Fig. 3.

<sup>9</sup> A kerekeket a korábbi kutatás – tévesen – orsógombnak, napkorongnak vagy mécses borító fedőnek tartotta.

közlése: Berettyószentmártonból<sup>18</sup> és Vésztő-Mágorról.<sup>19</sup> 1999-ben Törökszentmiklós-Terehalomról a hatvani kultúrából<sup>20</sup> ismertünk meg újabb kocsimodellt. A legutóbb publikált magyarországi bronzkori darab Polgár-Kenderfölked-Kiscsöszhalmon<sup>21</sup> látott napvilágot 1989-ben. A romániai középső bronzkori agyagmodellek teljes inventáriumát Boroffka adta közre monográfiájában.<sup>22</sup> Nem sokkal később Schuster publikált további tárgyakat.<sup>23</sup> Szlovákiából nem ismerünk újabb ábrázolást. A közel-keleti kocsi-  
kal elsősorban a Littauer–Crouwel szerzőpáros<sup>24</sup> és Nagel foglalkozott több munkájában.<sup>25</sup> A kocsi újabb monografikus feldolgozását M. Vosteen készítette el.<sup>26</sup> Munkájában az eddigi kutatások történeti áttekintésén túl foglalkozott a kocsi vallási szerepével, keletkezésével is. Katalógusában részletesen leírja a kocsimodelleket a rézkortól a vaskorig terjedő időszakból. A késő neolitikumból is említ kocsikra utaló leleteket, amelyek elsősorban karcolt rajzocskák a Kr. e. 4000–3000 közötti időből.<sup>27</sup> Ezek közül a broncei nem kétséges,<sup>28</sup> a többi (Halle-Nietleben, Züsch, Schkopau, Wartburg és Ostrowiec)<sup>29</sup> viszont csak nagyon nagy fantáziával hozható kapcsolatba a kocsiábrázolással.

Mint látjuk, a Kárpát-medencei kora és középső bronzkori kocsimodellek mennyisége nagymértékben gyarapodott, számuk ma már több mint 60-ra tehető. Ha ehhez hozzávesszük a megmaradt kerekeket is, ez a szám még jelentősebb.

\*

Európában a rézkori kocsikat sokáig a közismert budakalászi négykerekű jármű (1. kép 1a–c; 5. kép 2), a görögországi Palaikastro kocsimodellje és a németországi Züscheni kövön lévő karcolt ábrázolás (13. kép 1–2) jelentette.<sup>30</sup> Ezeket a kuta-

tók nagyjából egykorúnak tekintették, pontosabban szólva a hiteles körülmények között előkerült, jól keltezhető budakalásziival keltezték a másik kettőt is, a badeni kultúra akkor elfogadottnak tekintett abszolút időrendje szerint Kr. e. 2200–1800 közé.

Amilyen jelentősen nőtt – mint láttuk – a bronzkori kocsi száma, olyan lassan gyarapodott a késő rézkori kocsiinventárium.

Budakalásziról régóta ismert egy csaknem teljesen elfeledett kocsiédény. Ez is a közismert budakalászi modell lelőhelyén (Budakalász-Luppa csárda, Pest m.), a badeni kultúra temetőjében került elő a 158. sírból (1. kép 2). Az ásató, Soproni S. közölte is,<sup>31</sup> ám ezt követően alig néhányan hivatkoztak Soproni cikkére.<sup>32</sup> A 177. sír kocsihoz hasonlóan ez is fűles edény volt, kívül-belül pirosra festve. A 177. sír kocsiával ellentétben azonban ez a darab díszítetlen és kerekai sincsenek, alján négy kis bütyök utal a tengelyre.

A budakalászi kocsi feltárása után húsz évvel, 1972-ben látott napvilágot egy újabb késő rézkori modell. Szigetszentmártonban, a badeni kultúra sírjában került elő egy négykerekű kis szekér (1. kép 3).<sup>33</sup> Nem sokkal ezután vált ismertté a szlovákiai Radošináról egy protomé (2. kép 1a–b).<sup>34</sup> A radošinai modell az eddigieknél korábbra keltezte a kocsi európai megjelenését: bizonyítottá vált, hogy a szekér már a bolerázi csoport embere számára ismert volt. Fontos a lelet azért is, mert a modell készítője a kocsi húzó igavonó állatot is ábrázolta. 1982-ben Boglárleléről (2. kép 2a–b) újabb állatok vontatta bolerázi agyagmodell publikált Ecsedy I. (2. kép 2a–b),<sup>35</sup> amelynek most új, a korábbiánál részletesebb rajzát adjuk közre (3. kép).<sup>36</sup> Pilismarót-Basaharcról, a bolerázi csoport temetőjéből közölt egy újabb kocsiszekrényt a szerző (2. kép 3a–c),<sup>37</sup> amelyet az ásató, Torma I. azonban nem tart kocsimodellnek. Ausztriából két újabb lelettel gazdagodott a bolerázi csoport szekérinventárium: Mödling-Jennyberg lelőhelyről (4. kép 1)<sup>38</sup> és Plessing-Holzfeldről (4. kép 2)<sup>39</sup> publikálta egy-egy modell töredékét E. Ruttkay.

<sup>18</sup> Bronzezeit 1992, No. 330; Le Bel Age Cat. 330.

<sup>19</sup> Bronzezeit 1992, No. 425; Kovács 1992, 38; Le Bel Age Cat. 425.

<sup>20</sup> TARNOKI 1999, 2. t.

<sup>21</sup> MÁTHE 2001, 13. kép. A leletről 1991-ben Máthé M. már említést tett rövid ásatási jelentésében (MÁTHE RégFüz. Ser. I. 43 (1991) 13).

<sup>22</sup> BOROFFKA 1994.

<sup>23</sup> SCHUSTER 1996.

<sup>24</sup> Összegyűjtött munkáik új kiadása: LITTAUER–CROUWEL 2002.

<sup>25</sup> NAGEL 1986; NAGEL 1992.

<sup>26</sup> VOSTEEN 1999.

<sup>27</sup> VOSTEEN 1999, 42.

<sup>28</sup> VOSTEEN 1999, Taf. XCIII. 52.

<sup>29</sup> VOSTEEN 1999, Taf. XCII és XCIII.

<sup>30</sup> BONA 1960, 84.

<sup>31</sup> SOPRONI 1954, 6. t. 5.

<sup>32</sup> Pl. BONA 1960; FOLTINY 1959; FETICH 1969; KOREK 1973.

<sup>33</sup> KALICZ 1976, Fig. 3; KALICZ 1976a, Abb. 2.

<sup>34</sup> PAVUKOVÁ–BARTA 1977, Abb. 7.

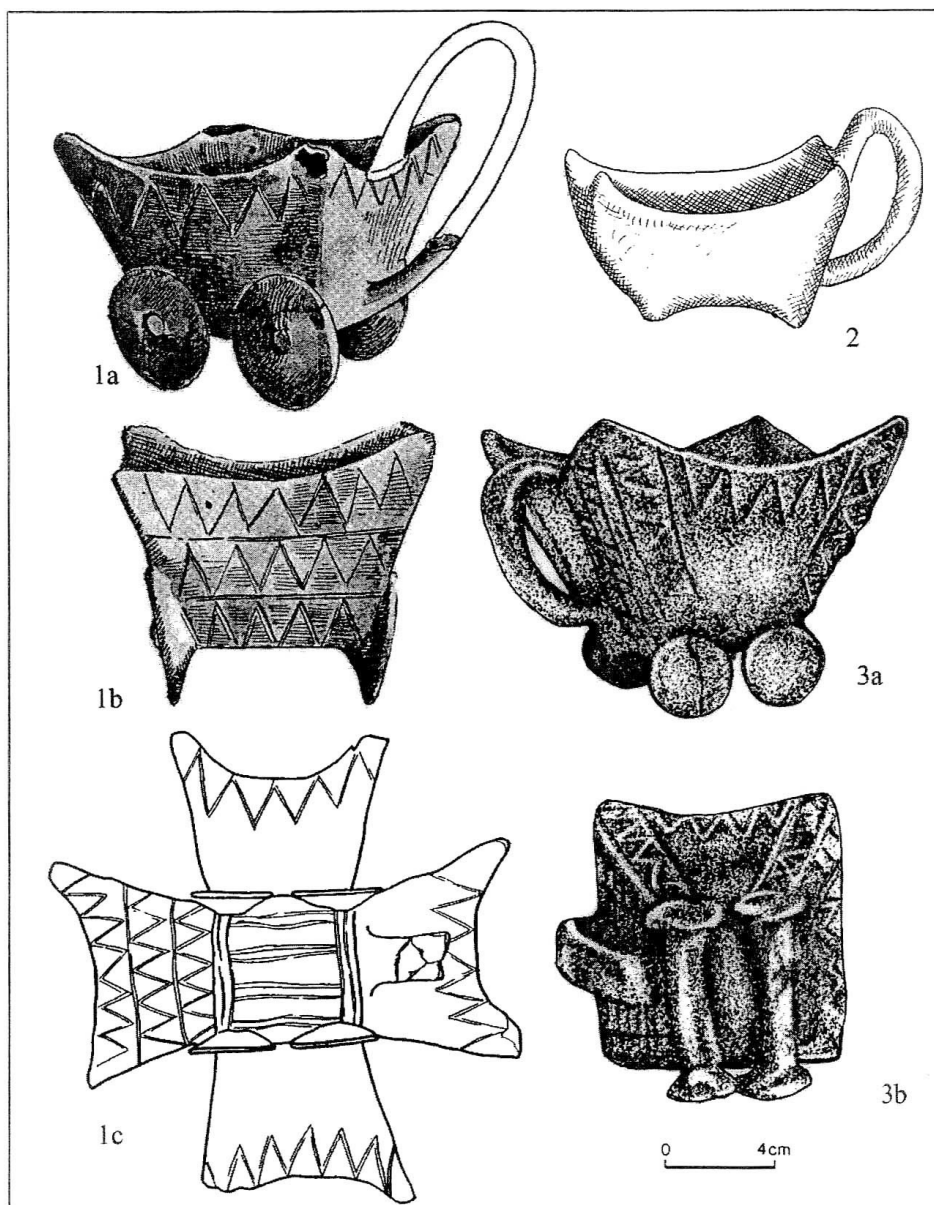
<sup>35</sup> ECSÉDY 1982, 8. kép; fotóját lásd: HONTI–KOLTÓ–NÉMETH 1988, II. t. 1–2.

<sup>36</sup> Ezúton is köszönöm Ősi Sándornak (MTA Régészeti Intézete) a szép rajzot.

<sup>37</sup> BONDÁR 1990, Fig. 7. 3; BONDÁR 1992, Fig. 7. 3.

<sup>38</sup> RUTTKAY 1973; RUTTKAY 1995, Abb. 7. 3.

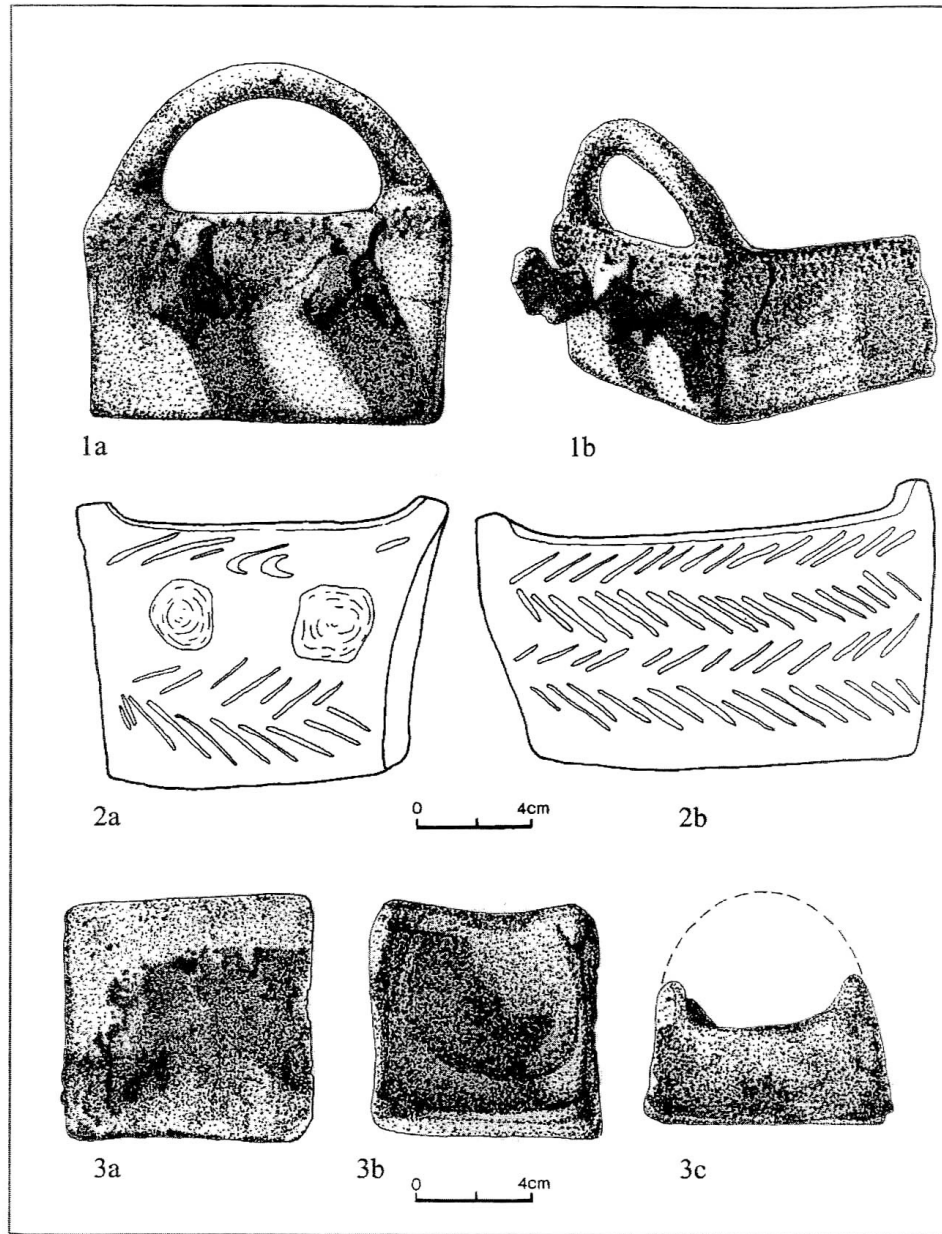
<sup>39</sup> RUTTKAY 2000, Taf. 5. 63.



1. kép. 1a–c: Budakalász 177. sír (FETICH 1969 nyomán); 2: Budakalász 158. sír (FETICH 1969 nyomán); 3a–b: Szigetszentmárton (KALICZ 1976a nyomán)

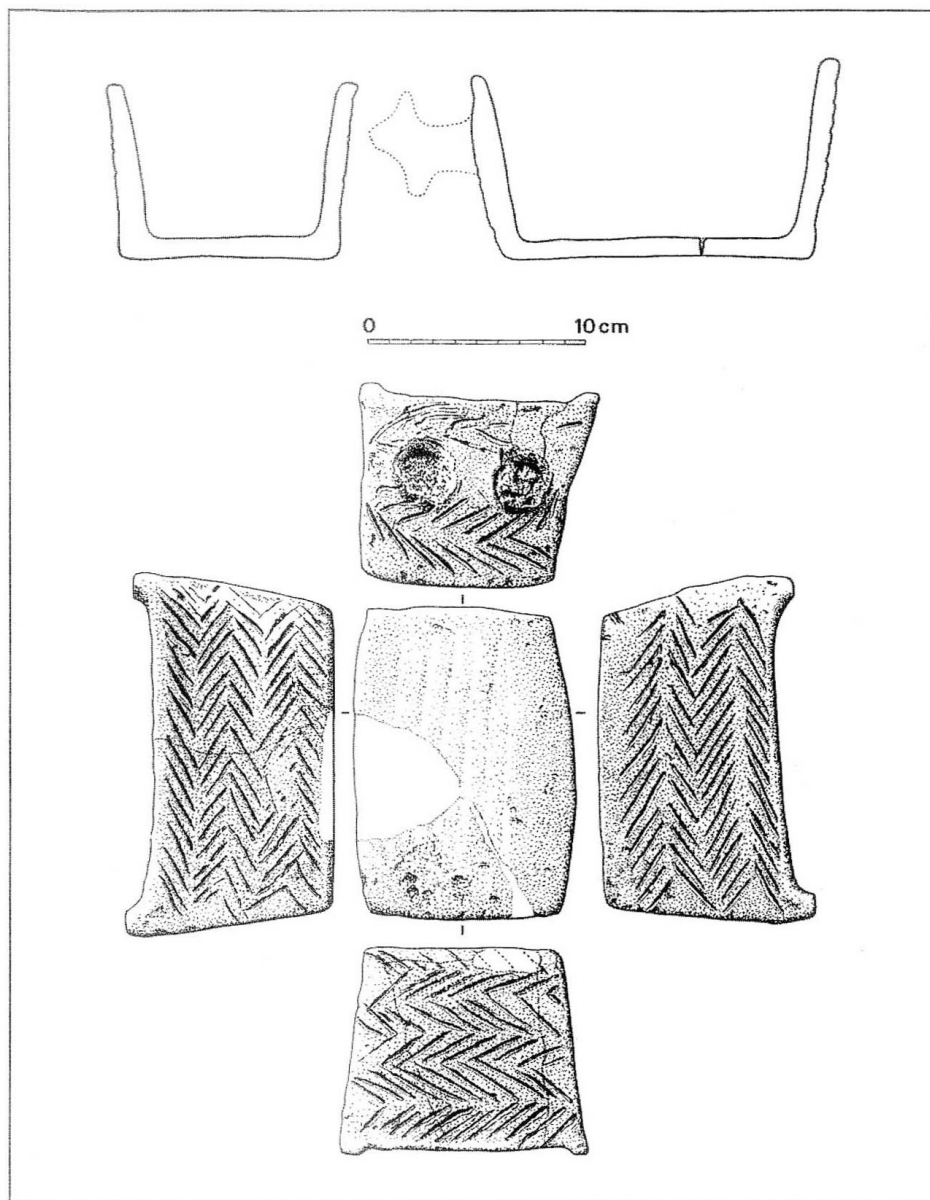
Abb. 1. 1a–c: Budakalász Grab 177 (nach FETICH 1969); 2: Budakalász Grab 158 (nach FETICH 1969); 3a–b: Szigetszentmárton (nach KALICZ 1976a)



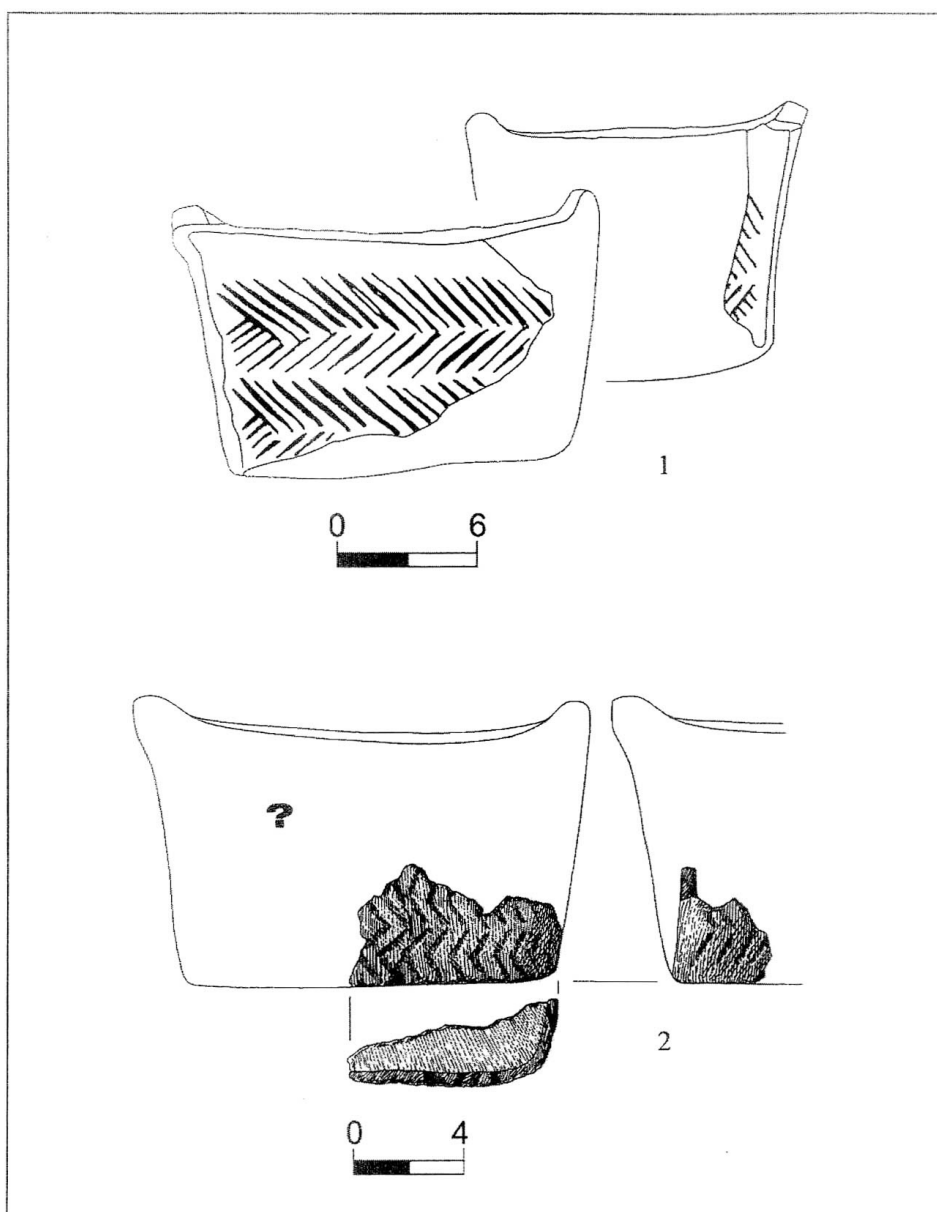


2. kép. 1a-b: Radošina; 2a-b: Boglarlelle; 3a-c: Pilismarót (BONDÁR 1990 nyomán)

Abb. 2. 1a-b: Radošina; 2a-b: Boglarlelle; 3a-c: Pilismarót (nach BONDÁR 1990)

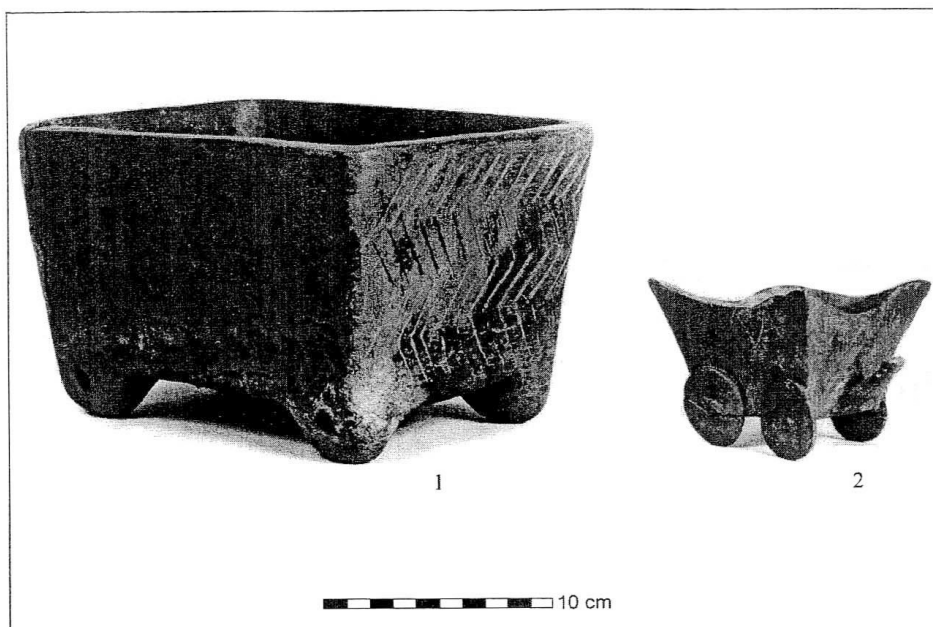


3. kép. Boglárlelle (Rajz: Ósi Sándor)  
Abb. 3. Boglárlelle (Zeichnung: Sándor Ósi)



4. kép. 1: Mödling-Jennyberg (RUTTKAY 1995 nyomán); 2: Pleissing (RUTTKAY 2000 nyomán)

Abb. 4. 1: Mödling-Jennyberg (nach RUTTKAY 1995); 2: Pleissing (nach RUTTKAY 2000)



5. kép. 1: Balatonberény; 2: Budakalász (Fotó: Kádas Tibor)

Abb. 5. 1: Balatonberény; 2: Budakalász (Foto: Tibor Kádas)

A késő rézkori bolerázi csoport miniatűr kocsijainak sorát jelen tanulmányban egy újabb szép darab közreadásával szeretném gyarapítani. Somogy megyében, Balatonberény belterületén, Szemenyei Imre szobrászművész nyaralójában kerültek elő kerámiatöredékek, amelyeket a művész úr barátjának, Horváth László múzeumigazgatónak adott át Nagykanizsán. Az előkerült leleteket Horváth L. küldte át a területileg illetékes kaposvári múzeumba az 1980-as évek elején. A leletekre – badeni anyaggyűjtésem során – Horváth László és Honti Szilvia hívta fel a figyelmet.<sup>40</sup> A töredékekből a badeni kultúra eddigi legnagyobb méretű kocsiszobrát sikerült rekonstruálni (5. kép 1; 6. kép).<sup>41</sup>

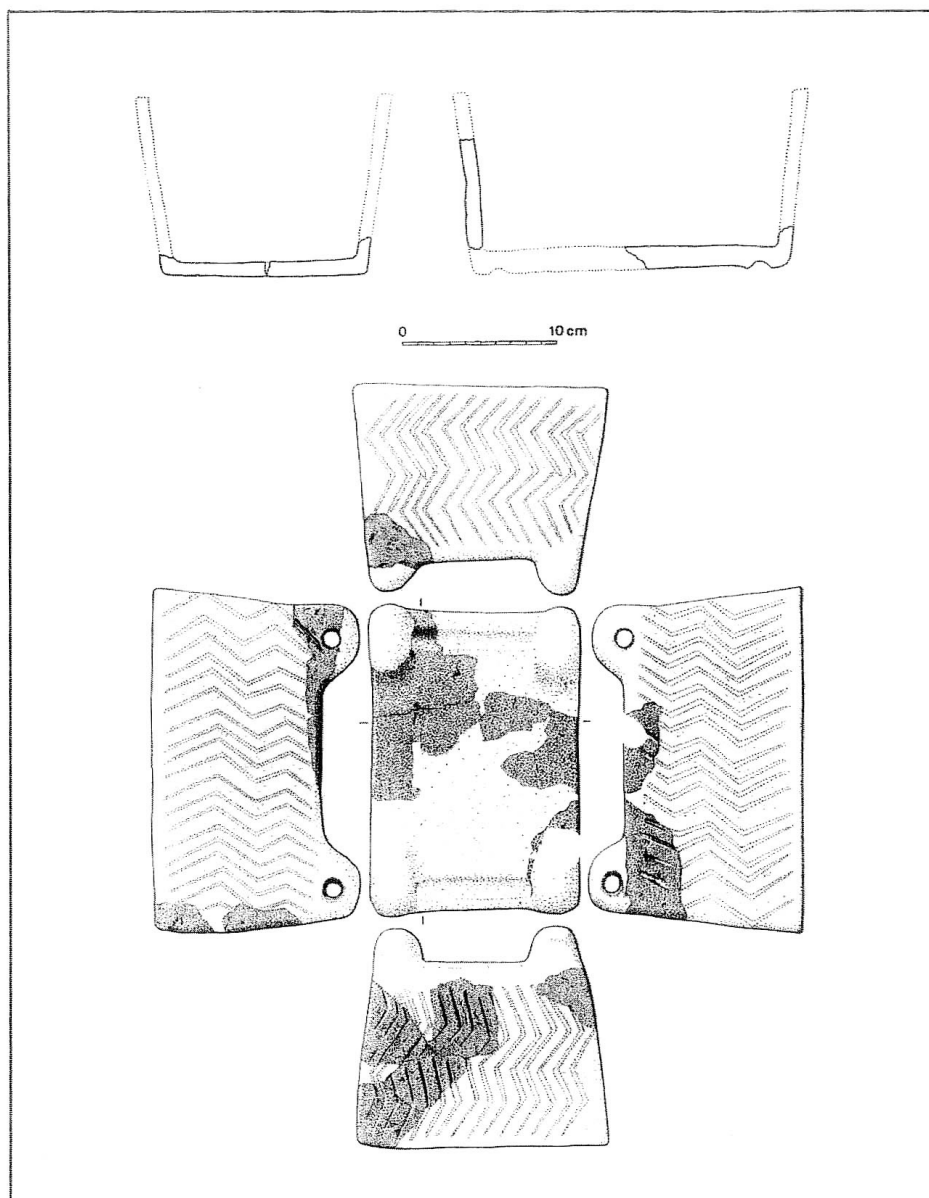
*A tárgy leírása:* kocsimodell töredéke. Világosbarnás színű, vastag falú, nagy méretű, téglatest alakú kocsiszekrény alj- és oldaltöredékei. Oldalait összefüggő, függőleges állású, bekarcolt zezug-minta díszíti. Alja díszítetlen. Két hosszabb oldala lekerekített végződésű, a rövidebb oldalra merőlegesen átfúrt, így módon jelezve a tengely helyét. Kerekei hiányoznak. Pereme letörtött, így nem tudható, hogy hogyan végződött a kocsiszekrény teteje (ívelten felcsúcsosodott, gombszerűen lezárt vagy egyenes peremű volt). Eredeti részein nincs nyoma annak, hogy állatapplikáció lett volna rajta. Nagymértékben kiegészített. *Méretei:* magasság: 12,5 cm, a hosszabb oldal hossza alul: 20 cm, fölül 23 cm, a rövidebb oldal hossza alul: 13 cm, fölül 16,5 cm (Kaposvár, Rippl Rónai Múzeum, gyarapodási napló: 02/04).

A kocsi töredékeivel együtt egyéb bolerázi edénymaradványok is bekerültek a kaposvári múzeumba (7. kép).<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Köszönettel tartozom Horváth Lászlónak és Honti Szilviának, amiért átengedték a leletanyag közlési jogát.

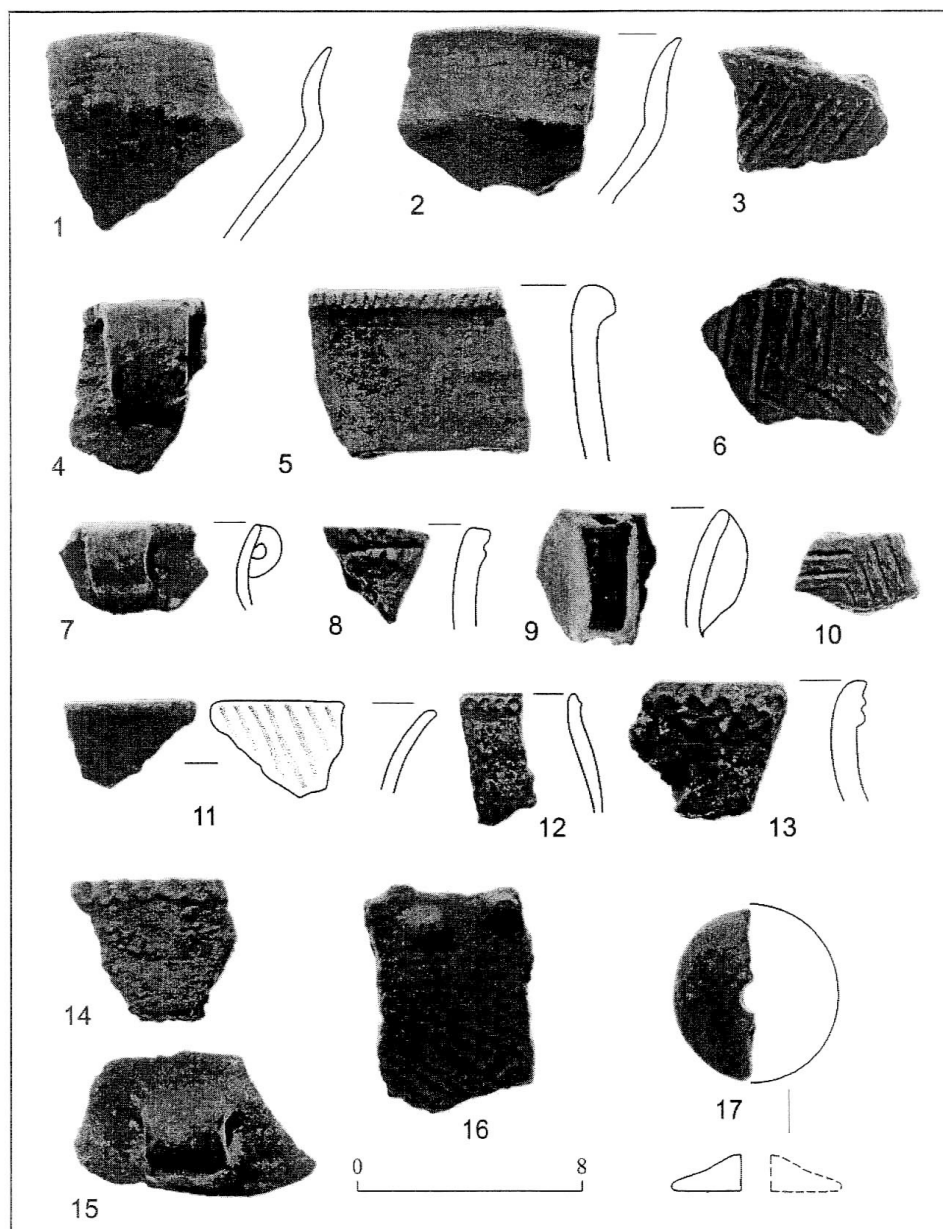
<sup>41</sup> Ezúton is köszönöm Glattfelder Lucia főrestaurátor és Ősi Sándor grafikus (MTA Régészeti Intézete) kiváló munkáját. – Sajnálatos, hogy Makkay J. engedélyem nélkül, helytelen irodalmi hivatkozással már leköszölte ezt a rajzot (MAKKAY 2003, II. t. 3.).

<sup>42</sup> A leletek előkerülésének pontos körülményeiről és idejéről – múzeumi feljegyzések hiányában – sajnos nincsen adatunk.



6. kép. Balatonberény (Rajz: Ősi Sándor; rekonstrukció: Glattfelder Lucia)

Abb. 6. Balatonberény (Zeichnung: Sándor Ősi; Rekonstruktion: Lucia Glattfelder)



7. kép. Balatonberény-Ady E. u. bolerázi leletek (Fotó: Kádas Tibor; számítógépes grafika: Réti Zsolt)

Abb. 7. Balatonberény-Ady E. u., Boleraz-Funde (Foto: Tibor Kádas; Computergrafik: Zsolt Réti)

A felsorolt plasztikák a badeni kultúra korai (bolerázi csoport) és klasszikus időszakára keltezhetőek. A kései időszakból kocsimodellt egyelőre nem ismerünk, mindössze a pilinyi csoport lelőhelyén, Ózd-Kőaljatetőn előkerült egyetlen (bizonytalan korú) kocsikerék jelzi a szekér használatát.<sup>43</sup> Az ugyancsak késő rézkori coțofeni kultúrából (Coțofeni III) korábban csak kocsikereket ismertünk Tebea lelőhelyéről.<sup>44</sup> Nemrégiben Bădăcinról publikáltak egy kocsimodell-törödéket is.<sup>45</sup> A kostolaci kultúrából egyelőre nincs tudomásunk kocsimodellről. A kutatók egy része által még rézkorinak tartott vučedoli kultúrából, a névadó lelőhelyről írt le egy agyagból készített miniatűr szekértörödéket A. Durman,<sup>46</sup> képet azonban nem közölt róla. Durman szóbeli közlésére hivatkozva említ Lanting egy Borinciből (Horvátország) származó kocsit is, ugyancsak a vučedoli kultúrából.<sup>47</sup> R. R. Schmidt nyomán kocsikerekeket említ Bóna I. a vučedoli Várhegyről.<sup>48</sup>

Figyelemre méltó tény, hogy a késő rézkori kocsimodellek a Kárpát-medence középső részén fordulnak elő nagyobb számban (15. kép). A 9 kocsiszoborból 6 a bolerázi csoport, 3 a klasszikus badeni kultúra lelete.

A ma ismert badeni szekérmodellek már lehetővé teszik, hogy néhány általános jellemzőt megállapítsunk. Valamennyi kocsimodell nyitott tetejű, szögletes kocsiszekrénnel készült, négykerekű, ún. nehézszekeret ábrázol. A nehézszekér legfontosabb ismérve a tengellyel együtt forgó kerék.

A bolerázi modelleken többszoros, bekarcolt zezzug-minta díszítést találunk (Boglárllelle, Mödling, Pleissing, Balatonberény). Rátett plasztikus ábrázolásként megjelennek a kocsiszekrényen a kocsit húzó igavonó állatok (Radošina, Boglárlelle). Ezeken a kocsikon kereket nem ábrázoltak. Új típus a bolerázi kocsik sorában a tengelyek egyértelmű ábrázolásával készült négykerekű modell (Balatonberény).

A bolerázi időszak utáni badeni kocsimodellek közös ismérve a négyszögletes, két tengely-

lyel, négy tömör kerékkal ábrázolt füles kocsiszekrény. Ez a típus díszített (Budakalász 177. sír, Szigetszentmárton) és díszítetlen (Budakalász 158. sír) változatban is előfordult egyazon temetőben, így feltételezhető, hogy a díszítés megléte vagy hiánya további jelentőséggel bírt.

A sorra vett leletek között nagy biztonsággal elkülöníthetőek az egyértelműen kocsiként meghatározható ábrázolások (Balatonberény, Budakalász 177. sír, Szigetszentmárton) és a kocsira emlékeztető edények (Radošina, Boglárlelle, Pilismarót, Mödling, Pleissing, Budakalász 158. sír). A két csoport közötti különbség a kerék meglétéből vagy hiányából adódik.

Nézzük először a kerekes járműként megformált agyagmodelleket. A budakalászi 177. sír kocsimodelljének kerekei lapos korongok, töredékesek voltak, de megvannak (1. kép 1a–c; 5. kép 2), a tárgyat kerekeire állítva tették a jelképes sírba. A szigetszentmártoni kocsin nem korong alakú kerekek, hanem a henger alakú tengely végeiből kihúzott és ellapított agyagból megformált, görgőszerű kerékábrázolással találkozunk, amelynek közepén – a budakalászi kerékhez hasonlóan – ellapított gomb jelzi a tengely rögzítését (1. kép 3b). A balatonberényi kocsinál a tengelyeken lévő, átfúrt tengelytartók jelzik a kerék külön alkatrészként való alkalmazását (5. kép 1; 6. kép).

Tekintettel arra, hogy a késő rézkorban ismerték a négykerekű kocsit (Balatonberény, Budakalász, Szigetszentmárton), joggal tehetjük fel a kérdést: kocsit volt-e a kerék nélkül ábrázolt négyszögletes tárgy? Annak, hogy a készítő nem tartotta fontosnak a kerék jelzését még utalásszerűen, elvontan ábrázolva sem, két oka lehetett. Vagy más célból készültek a kocsikhoz hasonló szögletes edények (azaz nem kocsik voltak), vagy más kerékmegoldással készítették az eredeti szekereket. Ez utóbbira jó példa a szigetszentmártoni makett, amelynél világosan látszik, hogy nem a tömör, önálló kereket ábrázolták, hanem két egymás mellé helyezett, hosszukás tengelyen ülő, kerékként befejezett görgőt tettek a szögletes kocsi alá, és erre helyezték a négyszögletes kocsiszekrényt (1. kép 3b). Hasonló kerékmegoldást találunk egy mezopotámiai modellnél (13. kép 4); itt is jól látható, hogy két kerékkal ellátott agyagtengelyre ültették rá a fedett kocsikast. Ugyanilyen megoldást figyelhetünk meg egy anatóliai plasztikánál (14. kép 2b): itt a bronzból készült modellen a két-két kereket tartó tengelyekre helyezték a kocsiszekrényt, csakúgy, mint egy ugyancsak anatóliai bronzkocsinál, ahol az alulnézetből készült fényképen (14. kép 3b) jól látszik ez a megoldás. A kocsi két fő alkat-

<sup>43</sup> BANNER 1956, Taf. 75. 8.; BÓNA I. az itt előkerült kereket a hatvani kultúra leletei között említi (BÓNA 1960, 92). Késő rézkori keltezése – Banner munkájára hivatkozva – 1999-ben került ismét előtérbe, amikor Lanting professzor különböző kollégáknak írott leveleiben érdeklődött újabb kocsimodellekről, így a börsönicei kocsiról is, anyagot gyűjtve az Antiquity-cikkhez (BAKKER et al. 1999).

<sup>44</sup> ROMAN 1977, Pl. 52. 40.

<sup>45</sup> BACUET 1998, Pl. 1.

<sup>46</sup> DURMAN 1988, 19, 47, Kat. 24.

<sup>47</sup> BAKKER et al. 1999, 788.

<sup>48</sup> BÓNA 1960, 90.



részből történő összeállítás (különálló kocsiszekrény + a tengellyel együtt rögzített kerék alkalmazása) megmagyarázhatja, miért nincs tengely-jelzés a kerék nélküli modelleken. Azt is megmagyarázhatja, miért találunk a bolerázi lelőhelyeken különböző méretű „spulnit”, gurigát, amelynek funkcióját eddig vagy nem tárgyalta a kutatás, vagy egyszerűen spulniként határozta meg, ezáltal a háziipari tevékenység (szövésfonás) körébe sorolta, és a kocsiábrázolások kapcsán nem is vizsgálta e tárgyakat. Ha a sziget-szentmártoni és anatóliai kocsiábrázolások ezen technikai megoldását elfogadjuk kerékként, akkor az eddig nem kellő figyelemmel kezelt spulnik egy része új értelmezést nyerhet. (Természetesen e szempont szerint át kell majd vizsgálni a szóban forgó tárgyakat, és meg kell állapítani, lehettek-e görgőszerűen alkalmazott kerekék.)

Nem hagyható figyelmen kívül az a lehetőség sem, hogy esetleg fatengelyt és fakereket applikáltak az agyag kocsiszekrényhez, vagy faszerezetre helyezték az agyagból elkészített kast.

A kocsinak mint kerek járműnek általában fontos kritériuma a kerék megléte vagy legalábbis ennek jelzése valamilyen módon. Ha mégis nincs kerék, akkor más ismérv szükséges a tárgy kocsi-ként való definiálásához, például az igavonó állat ábrázolása a szögletes kocsiszekrényen. Mint tudjuk, semmilyen kerékábrázolás nincs a radošinai (2. kép 1a–b) és boglárlelleli (2. kép 2a–b) tárgyakon, kocsiként való meghatározásuk azonban azért egyértelmű, mert az igavonó állatot plasztikusan jelezték a tárgyak készítői. Az ausztriai kocsiábrázolásoknál (4. kép 1–2) és a pilismaróti példánynál (2. kép 3a–c) sem kerék, sem állatábrázolás nincs az agyagtárgyon. Alakjuk, méreteik alapján azonban – nagy valószínűséggel – ezek a szögletes edények is kocsikat ábrázoltak. Ha elfogadjuk a kerék másfajta ábrázolásmódjának lehetőségét, akkor ezek a tárgyak is ábrázolhattak kocsikat. Arra a kérdésre tehát, hogy minden szögletes edény kocsiszekrénynek tekinthető-e a rézkorban, a fentiek alapján részben már válaszoltunk, hiszen ha nem szükséges a kocsiszekrényből kiinduló tengelytartó, akkor a többnyire szögletes kas ráhelyezhető görgő jellegű kerékben végződő tengelyekre.

\*

A késő rézkori kocsimodellek elemzése kapcsán már utaltunk rá, hogy a kocsi ismeretének keltezése az újabb leletek alapján megváltozott: a legkorábbi kocsiszubrokat már nem a bronzkorból vagy a klasszikus badeni kultúrából, hanem a badeni kultúra korai időszakából, a bo-

lerázi csoportból ismerjük. A kocsi európai megjelenésének legkorábbi időpontjaként a legújabb publikációk szerint – az újabb leletek és vizsgálati szempontok bevonása miatt – még ennél korábbi dátum is szóba jöhet.

Az edényre karcolt kerek járműábrázolás talán legismertebb lelete – a sztyeppéken feltárt hasonló példányokon kívül – a bronocicei (Lengyelország) edény (8. kép 1), amelynek előkertülése új fejezetet nyitott a kocsi európai történetében. Ez az edény ugyanis jól keltezhető, a <sup>14</sup>C-adatok alapján korábbi, mint a badeni kultúra, a Trichterbecher (Funnel Beaker) -kultúra emléke; településen került elő egy gödörből. A karcolt ábrázoláson jól látható a négykerekű, négyszögletes kocsi, amelyet kerékaggal ábrázoltak. Ez a jelzés a fogatolás módjára utal. Az ábrázolás közepén egy újabb kerék látható. Lanting szerint ez pótkerék vagy szent tárgy képe lehetett.<sup>49</sup> A rajzocska alapján a fogatolás módját is rekonstruálták (8. kép 3).<sup>50</sup> Mint köztudott, e nehézszekek esetében, ahol a kerék a tengellyel együtt fordult, az igavonó állat a szarvasmarha, illetve az ökör volt. Az edényen egyéb szimbólumokkal is találkozunk: víz (?), fa (?), épületek (?). A bronocicei edény bizonyítja, hogy a négykerekű jármű ismerete Európában a badeni kultúránál korábbi időre tehető.<sup>51</sup>

Az új kronológia ismeretében új értelmezést nyerhetnek bizonyos állatábrázolások is. 1955 óta ismert publikációból két, tarkójánál kereszt-rúddal rögzített állatka töredéke, amelyeket M. Dinu már 1981-ben kapcsolatba hozott a kocsikkal,<sup>52</sup> ez a felvetése azonban nem vált általánosan elfogadottá. Régóta ismert a lengyelországi Lublin közelében, Kreznica-Jara lelőhelyen előkerült, agyagból készített két kis ökröcske felsőtestének töredéke (8. kép 2). A plasztikán jól látható, hogy a két állatot igavonásra használták; nyakukon a fogatoláshoz szükséges, letört kereszttrúd van.<sup>53</sup> A lelet, csakúgy, mint Bronocice, a Trichterbecher-kultúra emléke. Fémről is ismert hasonló ábrázolás. A 19. század végén már ismert volt Poznań környékéről, Bytyn lelőhelyéről (Lengyelország) két fémről készült állatszobrocska (8. kép 4). Az állatkak nyakán körkörös járom, tarkójukon a fogatolást bizonyító kereszt-

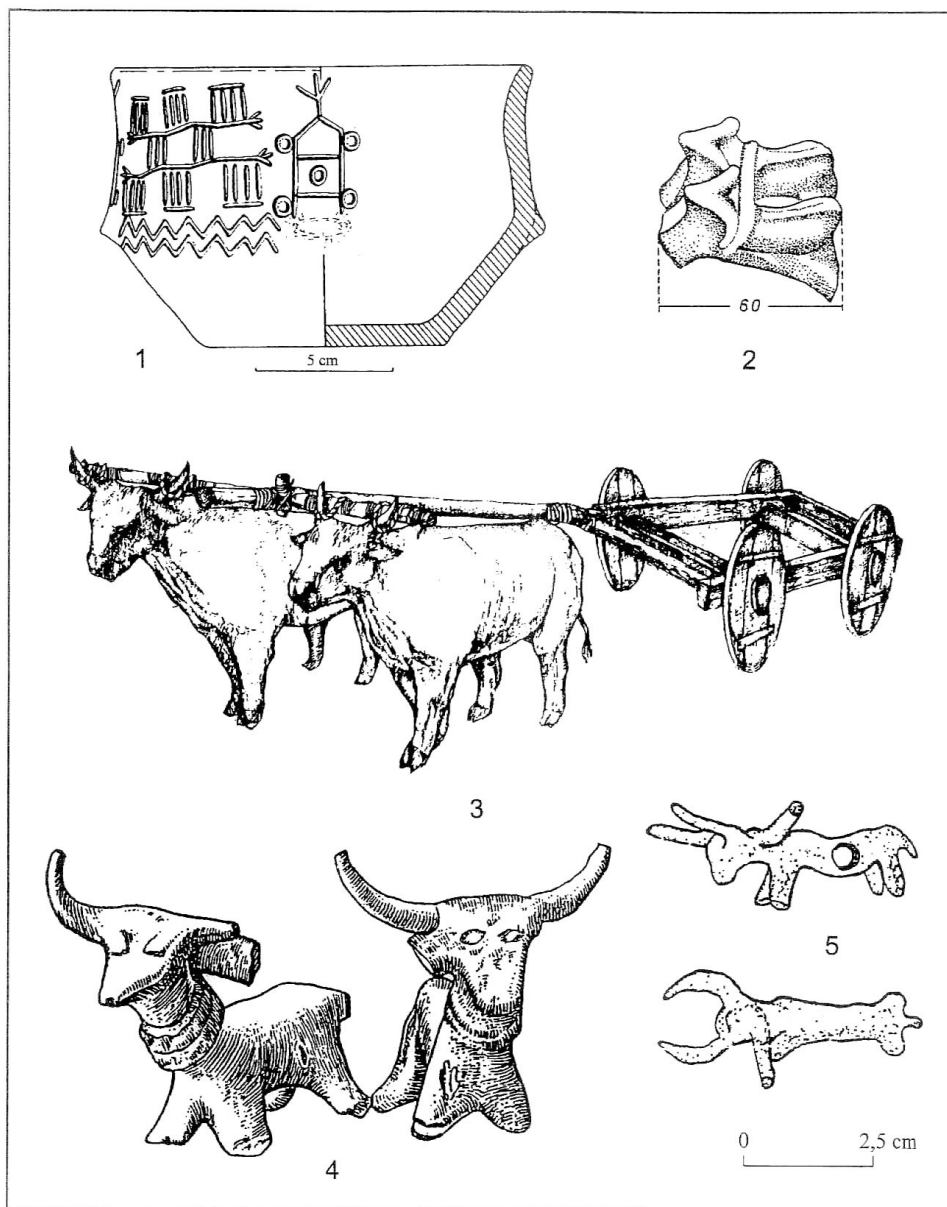
<sup>49</sup> BAKKER et al. 1999, 784.

<sup>50</sup> KRUK-MILISAUSKAS 1991, Fig. 2.

<sup>51</sup> KRUK-MILISAUSKAS 1978; KRUK-MILISAUSKAS 1982; KRUK-MILISAUSKAS 1991, Fig. 3; BAKKER et al. 1999, Fig. 7.

<sup>52</sup> DINU 1981.

<sup>53</sup> FILIP 1966, 643; DINU 1981, Fig. 9. 1; VOSTEEN 1999, Taf. CVII. 62.



8. kép. 1: Bronocice (Kruk-Milisauskas 1991 nyomán); 2: Krežnica (Dinu 1981 nyomán), 3: rekonstrukció (Kruk-Milisauskas 1991 nyomán); 4: Bytyn (Šturms 1955 nyomán, méret nélkül); 5: Lisková (Struhár 1999 nyomán)

Abb. 8. 1: Bronocice (nach Kruk-Milisauskas 1991); 2: Krežnica (nach Dinu 1981); 3: Rekonstruktion (nach Kruk-Milisauskas 1991); 4: Bytyn (nach Šturms 1955, ohne Maße); 5: Lisková (nach Struhár 1999)

rúd maradványa figyelhető meg. Az egyik állat törzsének közepén átfúrás látható, amely szintén a két állat egymáshoz való rögzítésének bizonyítéka.<sup>54</sup> A legújabb lelet az észak-szlovákiai Lisková-barlangban előkerült rézplasztika (8. kép 5), amely egy átfúrt testű ökröcskét formáz, tarkóján kereszttrúd maradványával. Az állat testének átfúrása nyilvánvalóan az egymás mellé befogott két állat rögzítésére szolgáló rúd helyét jelzi.<sup>55</sup> Természetesen felmerülhet a kérdés, hogy nem ekeháshoz rögzítették-e így a két állatot. Az említett lengyelországi és szlovákiai leletek alapján erre nem lehet egyértelmű választ adni, hiszen különböző rajzocskákról ismert ennek a szántási módnak az ábrázolása.<sup>56</sup>

Európában a kocsi ismeretének eddigi legkorábbi hiteles bizonyítéka (Bronocice) a Trichterbecher-kultúra idejére keltezhető. Ugyanebből a kultúrából származnak az igavonás ábrázolásának tekinthető állatszobrocskák is, nagy valószínűséggel feltételezhető tehát, hogy az állatkák nem a szántás résztvevői voltak, hanem kocsihúzó szerepet tölthettek be.

Anatóliából hasonló korú, igavonó állatokkal együtt ábrázolt teljes szekereket ismerünk.<sup>57</sup> A kecses szobrocskákon jól megfigyelhető az igavonás módja: az állatokat vékonyabb vagy vastagabb kereszttrúddal rögzítették egymáshoz (14. kép 1–5). Ez az ábrázolásmód újabb érv mellette, hogy a Trichterbecher-kultúra állatplasztikái kocsit húzó ökröket ábrázoltak.

A kocsi fontos alkatrésze, a kerék sokáig nem kapott kellő figyelmet a rézkori kocsik vizsgálatában. G. Childe és Bóna I. felismerték ugyan a kerek – mint a kocsi meglétét bizonyító tárgyak – jelentőségét, de csak a bronzkorból gyűjtötték össze a szóba jöhető leleteket. M. Dinu 1981-ben megjelent munkájában közreadta a 4. évezrednél korábbi kocsikerekeket is Románia területéről. Ezek a leletek a Cucuteni-, Gumelnița- és Petresți-kultúrából származó darabok. Dinu már ekkor bizonyítottan látta, hogy a kerek kocsi ismerete jóval korábbi, mint azt általában a kutatás feltételezi,<sup>58</sup> véleményével azonban sokáig nem talált követőkre. Nemrégiben két újabb kerék vált ismertté Jebel Aruda (Szíria) és Arslantepe (Törökország) lelőhelyekről. Ezekről modern keltezési módszerekkel megállapí-

tották, hogy nagyjából Bronocicével egykorúak, a kerék tehát már a Közel-Keleten is jóval korábban ismert volt.<sup>59</sup> A szerzőcsoport további kerekereket sorol fel Európából, új megvilágításba helyezve ezáltal a kocsi európai ismeretét, itteni megjelenésének idejét.

1989-ben Németországban, Kiel közelében Flintbek lelőhely megalit sírjában a kocsi meglétének újabb bizonyítékát találták meg. A feltárt kettős megalit sírban 20 m hosszú, 5–6 cm széles kerékvágás nyomait fedezték fel a régészek, amelyekből az eredeti szekér méretére is lehetett következtetni. Eszerint a szekér 1,10–1,20 m magas volt.<sup>60</sup> A lelőhely a Trichterbecher-kultúrához tartozik, Kr. e. 3650–3400 közé keltezhető, csakúgy, mint Bronocice.<sup>61</sup>

A Svájcban előkerült, az itteni neolitikum idejéből származó fakerék-maradványok feldolgozása kapcsán E. Woytowitsch összegyűjtötte az itt talált bronzkori kerekereket és kocsimodelleket.<sup>62</sup> E kisszámú lelet alapján jóval szélesebb tekintetben foglalkozott a szekérábrázolásokkal és azok jelentőségével. Munkájában – teljesen új megközelítésben – azokat a tárgyakat is áttekintette, amelyek valamilyen módon összefüggésbe hozhatóak a kocsikkal (pl. kerékábrázolások ékszereken, fegyvereken). Megkísérelte a kerék szent jelként, szimbólumként való értelmezését, a kerek az Istenhez és az éghez kötődő attribútumnak tekintve. E gondolat jegyében nagy területről, széles időhatárok között a legkülönfélébb régészeti leleteket gyűjtötte össze. Véleménye szerint a kocsi elterjedése a fémművesség térnyerésével párhuzamosan történt.<sup>63</sup> Woytowitsch elméletét a Trichterbecher-kultúra fémből készült állatkái és az anatóliai kocsiszobrok is elfogadhatóvá teszik.

Magyarországról legutóbb Ilon G. publikált egy Szombathelyen napvilágra került kocsikerek-töredéket.<sup>64</sup> Véleménye szerint ez a kerék – az ásatási körülményeket, a régészeti kontextust figyelembe véve – a lengyeli kultúra kései időszakába tartozik, azaz jóval korábbi, mint az ismert bolerázi kocsik.<sup>65</sup>

\*

<sup>59</sup> BAKKER et al. 1999, 781.

<sup>60</sup> ZICH 1992; ZICH 1993.

<sup>61</sup> BAKKER et al. 1999, 784.

<sup>62</sup> WOYTOWITSCH 1995.

<sup>63</sup> WOYTOWITSCH 1995, 118.

<sup>64</sup> ILON 2001, 476, 1. t. A fentiekben áttekintett újabb bizonyítékok alapján a kerék ilyen korai előfordulása ma már nem is olyan lehetetlen.

<sup>65</sup> ILON 2001. Ezúton is köszönet illeti Ilon Gábort, aki felhívta a kutatók figyelmét Fethich Nándor méltatlanul majdnem elfeledett munkájára (ILON 2001, 475. 11. jegyzet).

<sup>54</sup> ŠTURMS 1955, 23, Abb. 1. 4; VOSTEEN 1999, Taf. CVII. 61.

<sup>55</sup> ŠTRUHAR 1999, Tab. II. 10.

<sup>56</sup> BALASSA 1973, 17. ábra; GIMBUTAS 1991, 10–14.

<sup>57</sup> PAVUKOVA-BARTA 1977, Abb. 8; LITTAUER-CROUWEL 2002, Pl. 159a.

<sup>58</sup> DINU 1981, 1.

A felsoroltakból is világosan látszik, hogy a bronciceai karcolt ábrázolás és a középső bronzkori kocsik között elég nagy változás ment végbe a kocsi jelentőségét, használatának gyakoriságát illetően. A középső rézkori adatok (Broncice, Krežnica, Bytín, Lisková) a nagy becsben tartott kocsik kultikus tisztelgetésére utalnak. A bronciceai edényen lévő szimbólumok és a sírba temetett valós szekerek azt mutatják, hogy ekkor még misztikus tartalmú volt a négykerékű eszköz, amelyet csak kivételes alkalmakkor és csak bizonyos emberek vehettek igénybe. A valódi kocsik és a kocsimodellek eltemetése is a hitvilág területére vezetnek bennünket. E történelem előtti kor szokásainak értelmezése azonban megfejtethetetlen a mai ember számára. Soproni S. a budakalászi jelképes sírból (177. sír) előkerült modellt a halottkultusszal hozta összefüggésbe, a későbbi kocsitemetkezések korai előzményét látta benne.<sup>66</sup> Bóna I. a budakalászi kocsimodell sírba kerülését azzal magyarázta, hogy a valószínűleg kultikus rendeltetésű tárgy másodlagos funkciót kapott: a sírba már használaton kívüli edényként került.<sup>67</sup> Makkay J. votív tárgynak tartotta, amelyet az istennőnek szánt áldozat során használtak az egykor élt emberek.<sup>68</sup> Fettich N. szerint a kocsimodellek a halottat a túlvilágon lévő istennőhöz szállító halottas szekerek voltak.<sup>69</sup> Kalicz N. is kultikus tartalmúnak tekinti a kocsimodelleket: egy mezopotámiai párhuzam alapján a szertartások során használt szent olaj tárolására szolgáló tárgynak tartja őket.<sup>70</sup> A felsorolt néhány példából is látszik, mennyire nehéz elképzelni e tárgyak egykori rendeltetését.

A kocsi felfedezésének helyéről és elterjedésének útvonaláról is többféle elképzelés született az elmúlt évtizedekben. A korai kutatási időszakban az „egy helyen fedezték fel, innen terjedt el világszerte” elv alapján értékelték a kutatók a kocsik különböző előfordulási helyeit. A legkorábbi és mennyiségileg is legtöbb kocsimodell alapján sokáig Kis-Ázsiát tekintették a kocsi kialakulási helyének. Európai elterjedésére három útvonalat tartottak lehetségesnek: a Fekete-tenger északi részén lévő sztyeppe vidékét, a Balkán-félszigetet, illetőleg a Mediterráneum és Itália közvetítő szerepének tulajdonították a kocsik európai megjelenését. Kalicz N. nagyon valószínűnek tartotta, hogy a kocsi a Balkánon át

Anatóliából került a Kárpát-medencébe, de nem zárta ki teljesen a sztyeppei közvetítés lehetőségét sem.<sup>71</sup> S. Piggott több jelentős munkájában foglalkozott a kocsi felfedezésével és európai elterjedésével. A kialakulás helyét Mezopotámiát jelölte meg, európai megjelenését a dél-oroszországi sztyeppék felől képzelte el, és az indoeurópai törzsek mozgásával hozta összefüggésbe.<sup>72</sup> Sokáig elfogadottnak számított, hogy a kocsi a Közép- és Közel-Keleten jött létre, és innen terjedt el Európában. Az Észak-Pontus vidékén nagy számban előkerült, a gödörsíros kurgánok népéhez köthető halmokban feltárt valódi kocsik ismeretében az 1980-as évek elején új vélemény fogalmazódott meg: A. Häusler nem tartotta levezethetőnek az itteni kocsikat a mezopotámiai és transzkaukázusi szekerekből. A közép- és nyugat-európai kocsikat sem tartotta sztyeppei eredetűnek. A népmozgások helyett az európai helyi fejlődésnek tulajdonította itteni megjelenésüket.<sup>73</sup> Ezt követően több kutató is megfogalmazta a poligenetikus fejlődés lehetőségét, amely szerint egymástól függetlenül több helyen is megalkothatták a kerek járművet.

Az európai kocsimodelleket és a velük közel egykorú szíriai Hamman (9. kép),<sup>74</sup> Homs (13. kép 5)<sup>75</sup> és ismeretlen lelőhely (9. kép),<sup>76</sup> a törökországi Adana (10. kép),<sup>77</sup> Gaziantep I. (11. kép),<sup>78</sup> Gaziantep II. (12. kép),<sup>79</sup> valamint az iraki Tell Brak (13. kép 3a-c)<sup>80</sup> és Tepe Gavra (13. kép 4)<sup>81</sup> modelljeit összehasonlítva megállapítható, hogy ez utóbbiak jelentősen eltérnek egymástól formában és díszítésben is. A közel-keleti példányok közös jellemzőjének tekinthető a határozott négykerék-ábrázolás, erőteljes tengelyeken ülő kerekkel. Díszítésük bekarcolt minta, főként halszálka vagy zegzug-dísz. Az európaiakkal ellentétben ezek a kocsik vagy a későbbi harci szekerek előképei, vagy echós szekér jellegű, ponyvával fedett kocsiábrázolások.

Az ismert európai kocsimodellek nyitott tetű, szögletes szekereket mintáznak. A pilismaróti

<sup>66</sup> SOPRONI 1954, 35.

<sup>67</sup> BÓNA 1960, 109.

<sup>68</sup> MAKKAY 1963; MAKKAY 1965.

<sup>69</sup> FETTICH 1969, 51.

<sup>70</sup> KALICZ 1976, 117.

<sup>71</sup> KALICZ 1976, 117.

<sup>72</sup> PIGGOTT 1979; PIGGOTT 1983; PIGGOTT 1987.

<sup>73</sup> HÄUSLER 1978; HÄUSLER 1981; HÄUSLER 1984; HÄUSLER 1985; HÄUSLER 1986; HÄUSLER 1992.

<sup>74</sup> LITTAUER-CROUWEL 1974, Fig. 1, Pl. 1.

<sup>75</sup> LITTAUER-CROUWEL 1974, Fig. 4.

<sup>76</sup> LITTAUER-CROUWEL 1974, Pl. II; LITTAUER-CROUWEL 1990, Fig. 4.

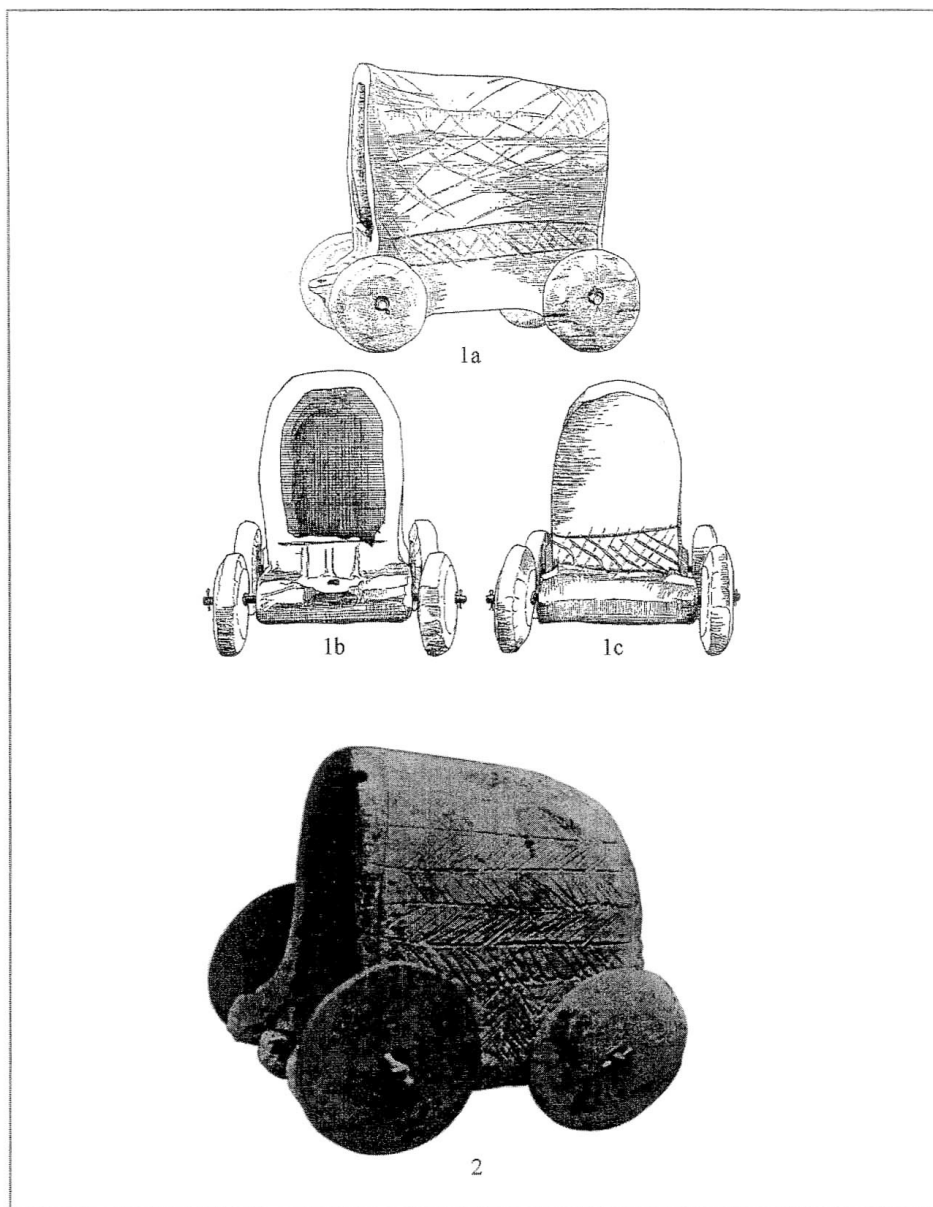
<sup>77</sup> ÖZGEN 1986, Fig. 3.

<sup>78</sup> ÖZGEN 1986, Fig. 1.

<sup>79</sup> ÖZGEN 1986, Fig. 2.

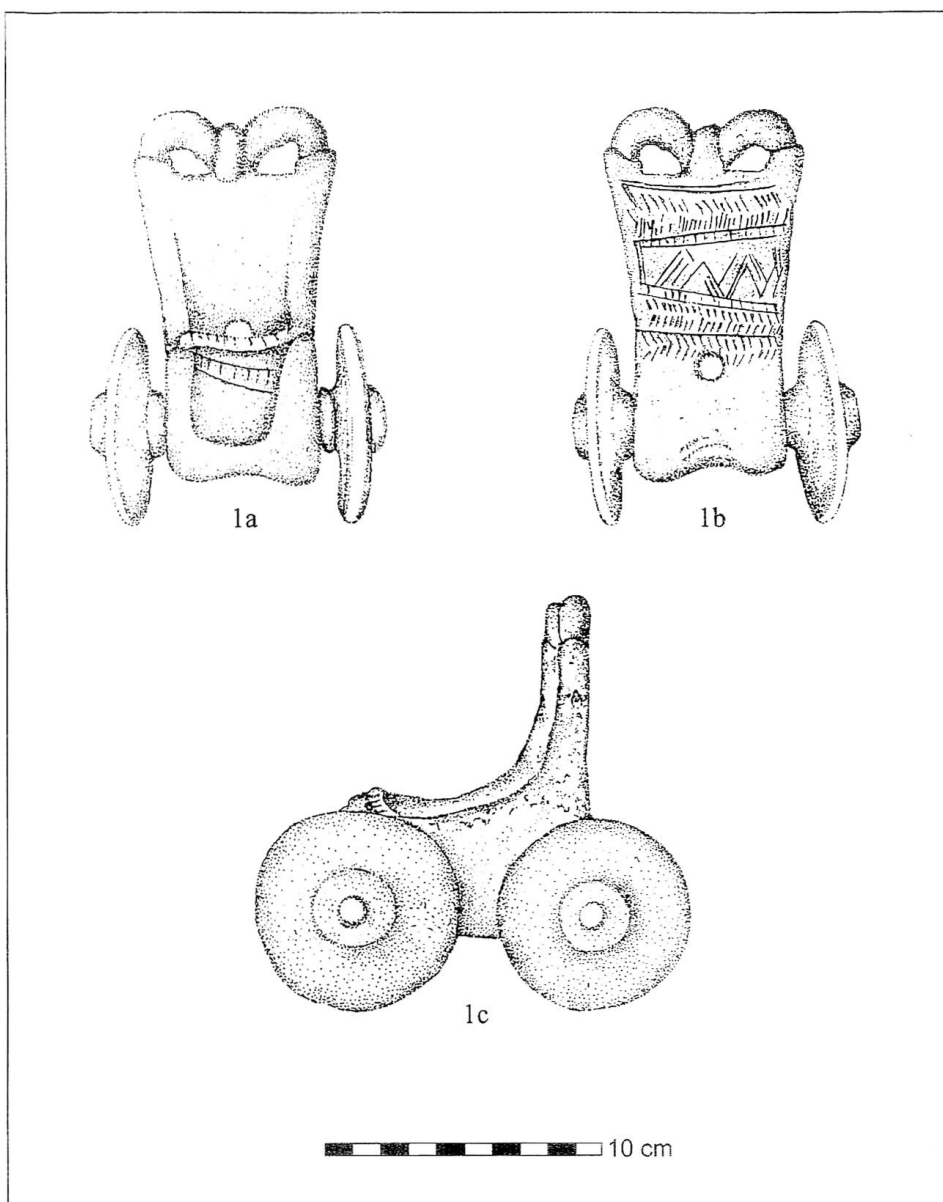
<sup>80</sup> EMBERLING et al. 1999, Fig. 23d.

<sup>81</sup> LITTAUER-CROUWEL 1974, Fig. 2.



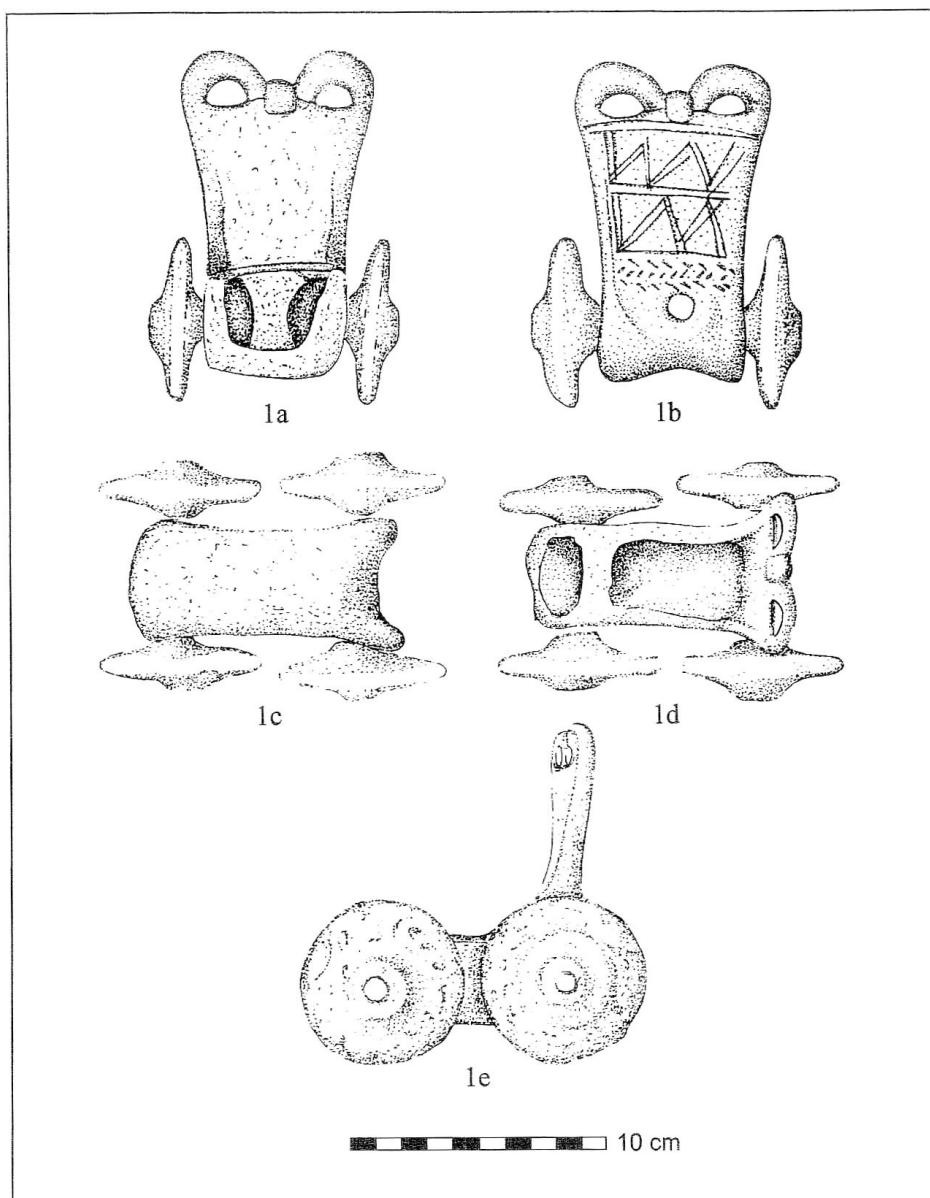
9. kép. 1a–c: Hamman (LITTAUER–CROUWEL 1974 nyomán); 2: ismeretlen lelőhely, Szíria (LITTAUER–CROUWEL 1974 és LITTAUER–CROUWEL 1990 nyomán)

Abb. 9. 1: Hamman (nach LITTAUER–CROUWEL 1974); 2: unbekannter Fundort, Syrien (nach LITTAUER–CROUWEL 1974 und LITTAUER–CROUWEL 1990)



10. kép. Adana (ÖZGEN 1986 nyomán)

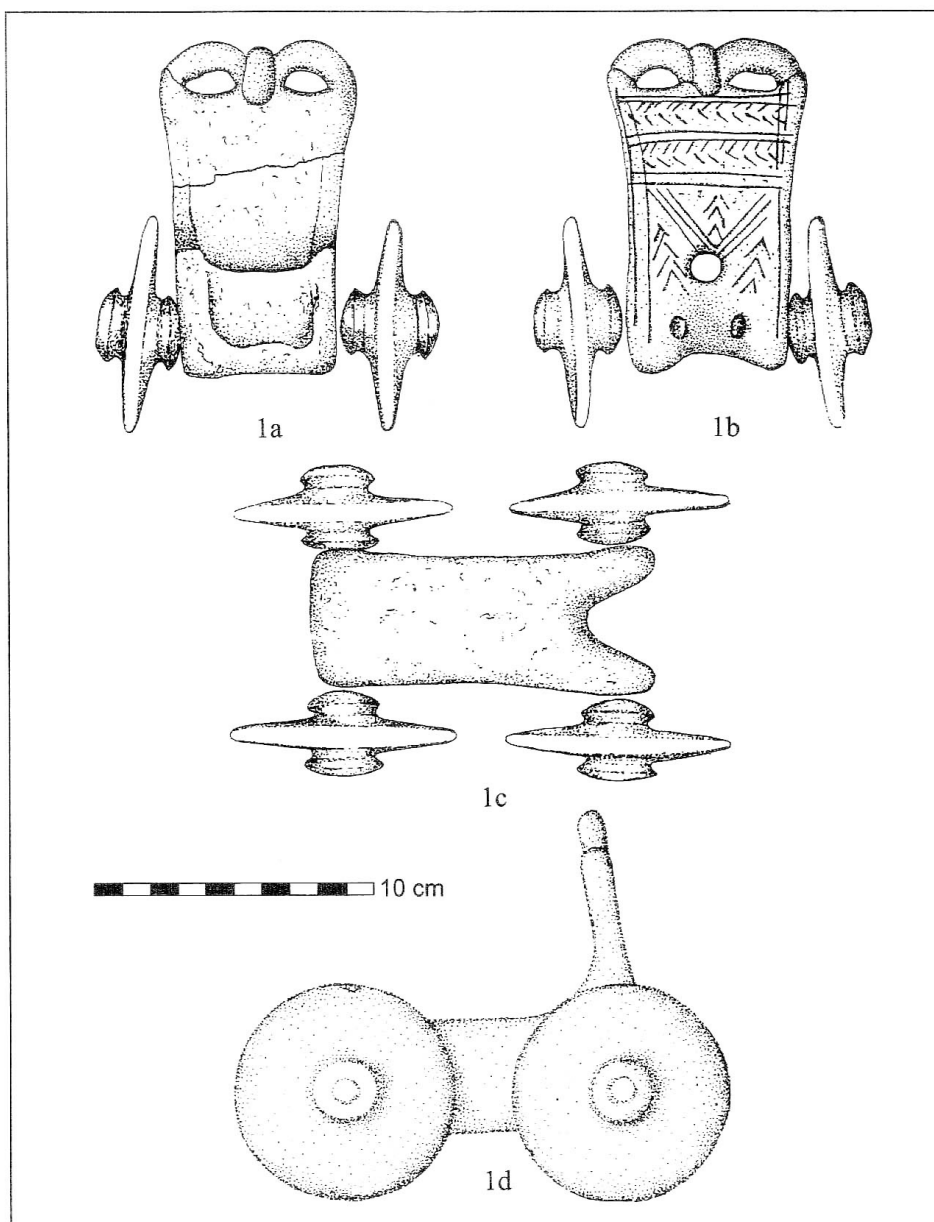
Abb. 10. Adana (nach ÖZGEN 1986)



11. kép. Gaziantep I (ÖZGEN 1986 nyomán)

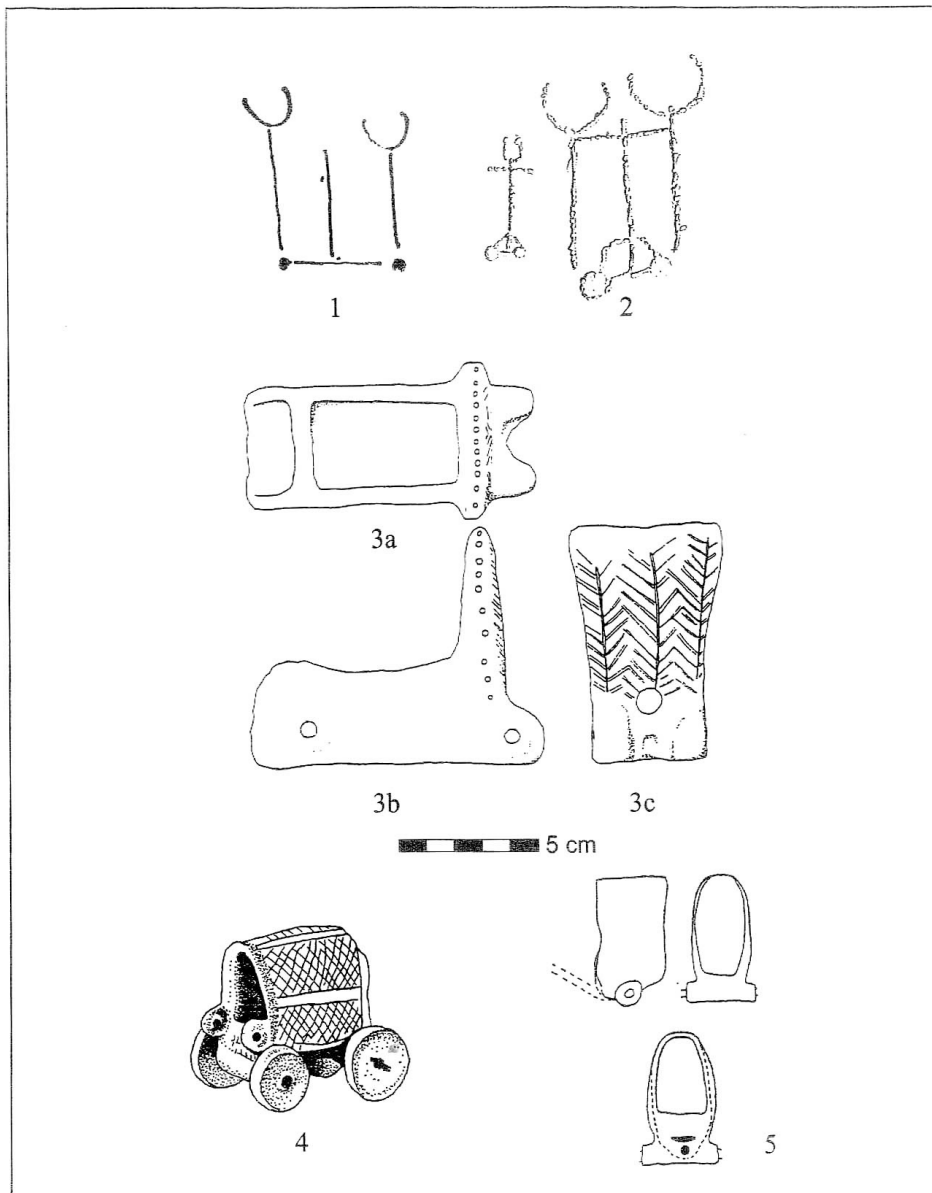
Abb. 11. Gaziantep I (nach ÖZGEN 1986)





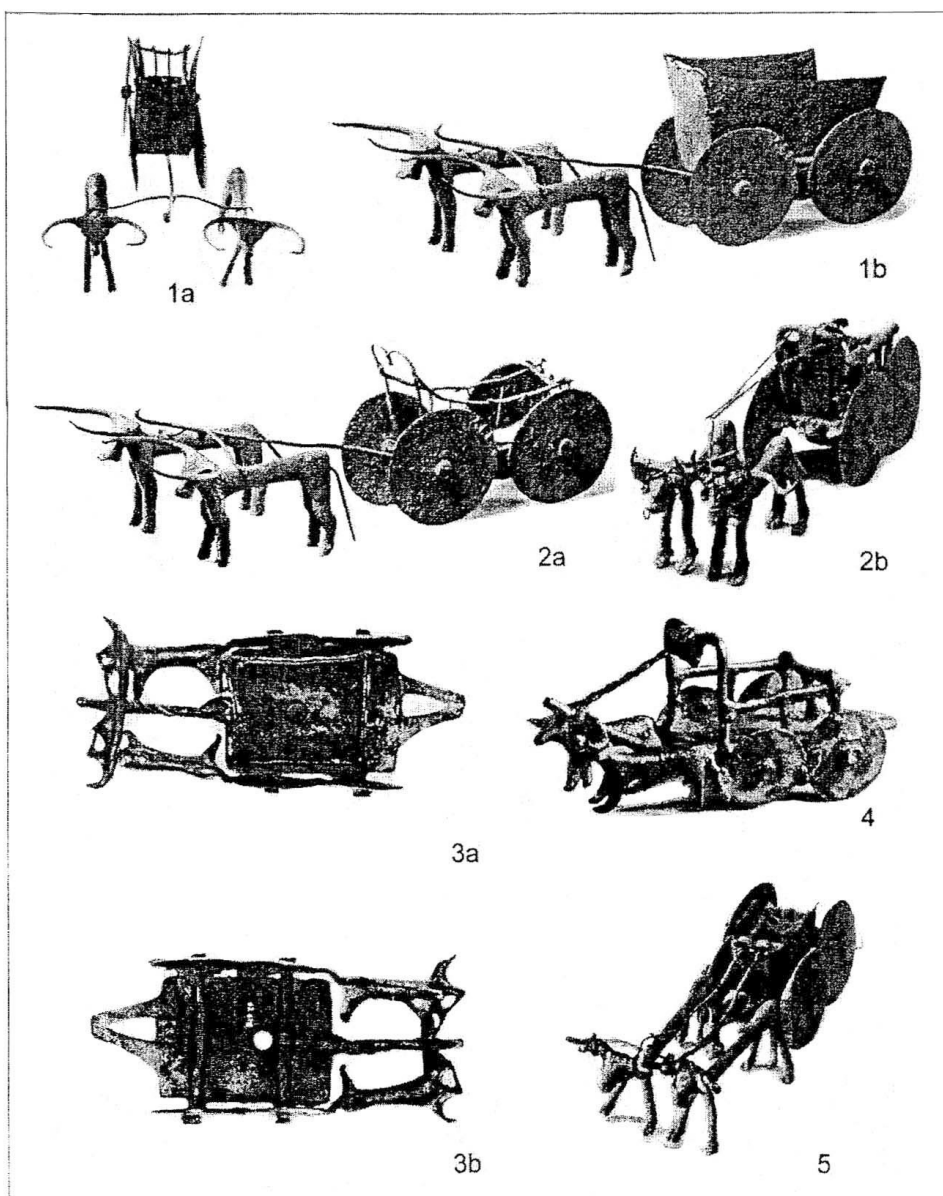
12. kép. Gaziantep II (ÖZGEN 1986 nyomán)

Abb. 12. Gaziantep II (nach ÖZGEN 1986)

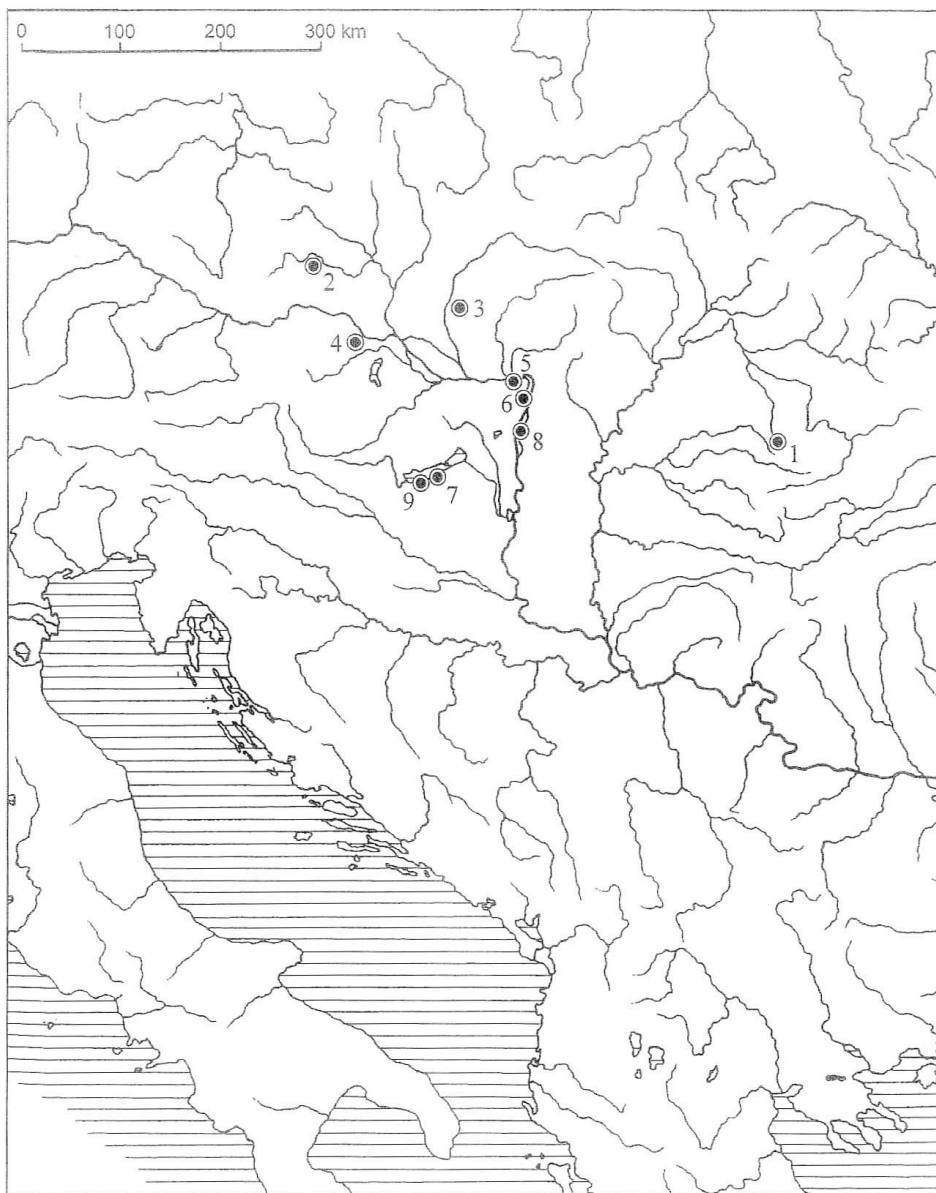


13. kép. 1–2: Züschén (WOYTOWITSCH 1995 nyomán); 3a–c: Tell Brak (EMBERLING et al. 1999 nyomán); 4: Tepe Gavra (LITTAUER–CROUWEL 1974 nyomán); 5: Homs (LITTAUER–CROUWEL 1974 nyomán)

Abb. 13. 1–2: Züschén (nach WOYTOWITSCH 1995); 3a–c: Tell Brak (nach EMBERLING et al. 1999); 4: Tepe Gavra (nach LITTAUER–CROUWEL 1974); 5: Homs (nach LITTAUER–CROUWEL 1974)



14. kép. 1-5: Anatóliai bronz kocsimodellek (LITTAUER-CROUWEL 2002 nyomán, méretek nélkül)  
Abb. 14. 1-5: Anatolische Bronzewagenmodelle (nach LITTAUER-CROUWEL 2002, ohne Maße)



15. kép. Késő rézkori kocsimodellek: 1: Bádácín; 2: Pleissing; 3: Radošina; 4: Mödling; 5: Pilismarót; 6: Budakalász; 7: Boglárlelle; 8: Szigetszentmárton; 9: Balatonberény (Rajz: Peterdi Csaba)

Abb. 15. Spätkupferzeitliche Wagenmodelle: 1: Bádácín; 2: Pleissing; 3: Radošina; 4: Mödling; 5: Pilismarót; 6: Budakalász; 7: Boglárlelle; 8: Szigetszentmárton; 9: Balatonberény (Zeichnung: Csaba Peterdi)

az egyetlen, amely talán echós szekeret ábrázolhatott (vagy a radošinaihoz hasonlóan ívelt fogantyúja volt).

Joggal tehetjük fel a kérdést: ha ennyire különbözőek egymástól az európai és közel-keleti kocsik, lehetett-e valaha is származási kapcsolat köztük? Érdekes az is, hogy az Anatólia, Szíria, Mezopotámia és a Kárpát-medence közötti nagy területről hiányoznak az elterjedési útvonalat kirajzoló kocsieleletek.

A kocsi kialakulási helyéről és elterjedésének módjáról nemrégiben újabb teória látott napvilágot. J. Maran több munkájában foglalkozott egy nagy területen megtalálható, különleges tárgy-típussal, az ún. „bratislavai típusú” tálakkal. Elterjedésük irányát északról (Közép-Európa) dél felé (Balkán, Görögország) valószínűsíti, és kereskedelmi kapcsolatokkal magyarázza ennek az edénytípusnak a megjelenését egymástól távol eső területeken.<sup>82</sup> Véleménye szerint a kocsinak nagyon fontos szerepe volt a kereskedelemben. A távoli területek között feltehetően gazdát cserélt árucikkek áttekintve kizárja a fémmel való kereskedést, mert a badeni kultúra idején a korábbi fémgazdagság erőteljesen csökkent. A fémgazdagság csökkenésének okát a könnyen kitermelhető fémléghelyek kimerülésével és a magasabb színvonalú bányászati ismeretek hiányával magyarázza. Két új anyagot említ a kereskedelmi lehetőségek skáláján: az obszidiánt mint nyersanyagot és a gyapjút. Az anyagvizsgálatok során megállapítást nyert, hogy a görögországi obszidián az ottani késő neolitikum és chalcolitikum idején az észak-magyarországi és szlovákiai obszidiánnal hozható kapcsolatba, azaz valószínűleg innen származik. Hasonló a helyzet a kora bronzkorból vizsgált két mintánál is. Tehát az 5. évezredben már létező és a 3. évezredben még kimutatható cserekapcsolatok a badeni kultúra idején is léteztek.<sup>83</sup> A birka fontossága még ennél is valószínűbb. A 7–5. évezredben egy olyan birka fajta alakult ki a Közel-Keleten (az ún. gyapjas birka, *Wollschafe*), amely a 4. évezred második felétől nagy mennyiségben kimutatható az állatcsontanyagban Közép- és Délkelet-Európában, éppen ezért J. Maran felveti a juh-, illetve gyapjúkereskedelem lehetőségét is.<sup>84</sup> A badeni kultúrának a 4. évezred második felére történő keletkezése mellett a kocsi is bizonyítékként szolgál J. Maran érvrendszerében. A kocsi a 4. évezred második felétől már bizonyíthatóan

ismert volt Észak- és Közép-Európában, a Pontus-vidéken és Mezopotámiában is. Gazdasági hasznossága mindennapi használati eszközzé tette, ennek köszönhető gyors elterjedését ezen a nagy területen. Maran megkérdőjelezi a kocsi mezopotámiai eredetét, és felveti annak lehetőségét, hogy a kerek szállítóeszköz a Kárpát-medencéből juthatott délre. A probléma megoldásához nagyon fontosnak tartaná a közel-keleti és görögországi kocsimodellek, kocsibrázolások pontos keltezését. Véleménye szerint a kocsi – felfedezését követően – futótűzként terjedt el.<sup>85</sup> A kocsik keltezését illetően hasonló eredményekre jutott a J. Bakker–J. Kruk–A. Lanting–S. Milusauskas szerzői team is. Az általuk összegyűjtött kerékmodellek, a broncicelei edényen lévő kocsibrázolás, az észak-németországi Flintbek megalit sírjában talált keréknyomok, valamint az Urukban talált, kocsikat ábrázoló piktogramok <sup>14</sup>C-adatai alapján arra a megállapításra jutottak, hogy a kocsi vagy szinte egy időben jelent meg Európában és Mezopotámiában, vagy nagyon gyorsan terjedt át Mezopotámiából Európába.<sup>86</sup> Véleményük szerint ez utóbbi az elfogadható verzió.

Az elmúlt évtizedben ismét előtérbe kerültek az indoeurópai népekkel kapcsolatos kutatások, a ló, a kocsi és az indoeurópai törzsek kapcsolata, vándorlásai, és ezek különböző vonatkozásai,<sup>87</sup> az alapkérdések megoldásában azonban nem történt előrelépés.

Mint láttuk, G. Childe tanulmányainak megjelenése óta jelentősen nőtt az ismert kocsiszobrok száma. A badeni kultúra <sup>14</sup>C- és dendrokronológia alapú újabb keltezése nyomán változott a kocsi ismeretének időpontja is: ma már jóval korábbra keltezhető ez a fontos innováció. Az új szempontok és adatok a kocsi európai elterjedésének egy új, hipotetikus útvonalát is felvetik: az északról dél felé való elterjedés lehetőségét. Nyitott kérdés azonban, hogy miért csak dél felé indultak a kocsi használói. Miért nem hálózták be Európa minden szegletét felfedező útjaikon? Erre egyelőre nem tudunk válaszolni. A mai napig megoldatlan a genezis és a diffúzió kérdése csakúgy, mint az elterjedés iránya és ennek gyorsasága. A kocsit, ezt a fontos találmányt nyilván nem felejtették el az emberek, a modellek és kerekek csekély száma azonban talán a kocsi megváltozott szerepére utal. A felfedezés körüli

<sup>82</sup> MARAN 1998, 509, 512; MARAN 1998a.

<sup>83</sup> MARAN 1998, 515–516.

<sup>84</sup> MARAN 1998, 516.

<sup>85</sup> MARAN 1998, 521.

<sup>86</sup> BAKKER et al. 1999, 778.

<sup>87</sup> ANTHONY 1995; RAULWING 2000.

szenzáció, az akkor vélhetően csak keveseknek megadatott csoda lassacskán a hétköznapi és a gazdasági élet részévé vált, így már nem volt értelme miniatűr változatban elkészíteni a mági-

kus tárgyat. Remélhetőleg előkerülnek majd az elkövetkező évek ásatásain – hiteles körülmények között – olyan adatok, amelyek hozzásegítenek bennünket a számos kérdés megnyugtató megválaszolásához.

## IRODALOM

- ANTHONY, D. W.  
1995 Horse, wagon and chariot: Indo-European languages and archeology. *Antiquity* 69 (1995) 554–565.
- BĂCĂUET, S.  
1998 Un cărucior de lut descoperit la Bădăcin (Jud. Sălaj). A clay wagon discovered at Bădăcin (Sălaj County). *Apulum* 35 (1998) 37–41.
- BAKKER, J. A.–KRUK, J.–LANTING, A. E.–MILISAUSKAS, S.  
1999 The earliest evidence of wheeled vehicles in Europe and the Near East. *Antiquity* 73 (1999) 778–790.
- BALASSA I.  
1973 Az eke és a szántás története Magyarországon. Budapest 1973.
- BANNER, J.  
1956 Die Pécelér Kultur. Budapest 1956. (ArchHung 35.)
- BÓNA, I.  
1960 Clay Models of Bronze Age Wagons and Wheels in the Middle Danube Basin. *ActaArchHung* 12 (1960) 83–111.  
1992 Wagen und Wagenmodelle in den Tell-Kulturen. In: *Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell-Siedlungen an Donau und Theiß. Ausstellungskatalog.* (Hrsg.: BÓNA, I.) Frankfurt am Main 1992, 73–75.  
1994 Voitures et maquettes de voiture dans les cultures des tells. In: *Le Bel Age du Bronze en Hongrie...* 73–75.
- BONDÁR M.  
1990 Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. *ComArchHung* 1990, 77–91.  
1992 Kora bronzkori kocsimodell Börzöncéről. *Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. ZM* 4 (1992) 113–127.
- BOROFFKA, N.  
1994 Die Wietenberg-Kultur. Ein Beitrag zur Erforschung der Bronzezeit in Südosteuropa. Bonn 1994. (UPA 19.)
- Bronzezeit  
1992 *Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell-Siedlungen an Donau und Theiß. Ausstellungskatalog.* (Hrsg.: BÓNA, I.) Frankfurt am Main 1992.
- CHILDE, G.  
1951 The First Waggon and Carts from the Tigris to the Severn. *PPS* 17 (1951) 177–194.  
1954 The Diffusion of Wheeled Vehicles. *EAF* 2 (1954) 1–17.
- DINU, M.  
1981 Clay Models of Wheels discovered in Copper Age Cultures of Old Europe mid-fifth Millennium B.C. *JIES* 9 (1981) 1–14.
- DURMAN, A.  
1988 The Vučedol Culture. In: *Vučedol. Three thousand years b.c. Catalogue of the exposition* 21. 07–31. 08. 1988. (Ed. by A. DURMAN) Zagreb 1988.
- ECSEDY I.  
1982 Későrézkori leletek Boglárlelléről. Late Copper Age finds from Boglárlelle. *JPMÉ* 26 (1981) 73–95.
- EMBERLING, G.–CHENG, J.–LARSEN, E. T.–PITTMANN, H.–SKULDBOEL, T.–WEBER, J.–WRIGHT, H.  
1999 Excavations at Tell Brak 1998: Preliminary Report. *Iraq* 61 (1999) 1–41.
- FETICH N.  
1969 Újabb adatok az őskori kocsikhoz a Kárpát-medencében. *Neue Beiträge zum prähistorischen Wagen im Karpatenbecken. Ethnographia* 80 (1969) 29–71.
- FILIP, J.  
1966 Enzyklopädisches Handbuch zur Ur- und Frühgeschichte Europas I. Prague 1966.
- FOLTINY, S.  
1959 The Oldest Representations of Wheeled Vehicles in Central and Southeastern Europe. *AJA* 63 (1959) 53–58.
- GIMBUTAS, M.  
1991 *The Civilization of the Goddess.* San Francisco 1991

- HÄUSLER, A.  
 1978 Migration oder autochthone Entwicklung? EAZ 19 (1978) 243–256.  
 1981 Zur ältesten Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. EAZ 22 (1981) 581–647.  
 1984 Neue Belege zur Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. EAZ 24 (1984) 629–668.  
 1985 Die Anfänge von Rad und Wagen in der Kulturgeschichte Europas. Produktivkräfte und Produktionsverhältnisse. Berlin 1985, 121–133.  
 1986 Rad und Wagen zwischen Europa und Asien. In: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. (Hrsg. W. TEUE) Göttingen 1986, 140–154.  
 1992 Der Ursprung des Wagens in der Diskussion der Gegenwart. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 15 (1992) 179–190.
- HONTI SZ. – KÖLTŐ L. – NÉMETH P.  
 1988 Boglárlelle. Tanulmányok. (szerk.: LACZKÓ A.) Boglárlelle 1988.
- ILON G.  
 2001 Újabb adat a réz- és bronzkori kocsik Kárpát-medencei történetéhez. Vasi Szemle 55 (2001) 474–485.
- KALICZ N.  
 1968 Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn. Budapest 1968. (ArchHung 45.)  
 1976 Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest. Festschrift für R. Pittioni zum siebzigsten Geburtstag. ArchA Beiheft 13 (1976) 188–202.  
 1976a Novaja nahodka modeli povozki epohi eneolita iz okrestnoctej Budapesta. – Découverte d'un modèle de chariot énéolithique dans les environs de Budapest. SA 1976, 106–117.
- KOREK, J.  
 1973 Der älteste Wagenfund Europas. Helms-Museum. Hamburgisches Museum für Vor- und Frühgeschichte 1973.
- KOVÁCS, T.  
 1992 Glaubenswelt und Kunst. In: Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell-Siedlungen an Donau und Theiß. Ausstellungskatalog. (Hrsg.: BÓNA I.) Frankfurt am Main 1992, 76–82.
- KRUK, J. – MILISAUSKAS, S.  
 1978 A Neolithic Settlement in Southeastern Poland. Archaeology 31 (1978) 44–52.  
 1982 Die Wagendarstellung auf einem Trichterbecher aus Bronocice in Polen. AKorr 12 (1982) 141–144.  
 1991 Utilization of cattle for traction during the later Neolithic in southeastern Poland. Antiquity 65 (1991) 562–566.
- Le Bel Age  
 Le Bel Age du Bronze. Catalogue de l'exposition, Musée Archéologique de la Ville Dijon, du 19 mars au 16 mai 1994. (Dir. sc. et conception I. BÓNA) Mont Beuvray 1994.
- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H.  
 1974 Terracotta Models as Evidence for Vehicles with Tilts in the Ancient Near East. PPS 40 (1974) 20–36.  
 1990 A Terracotta Wagon Model from Syria in Oxford. Levant 22 (1990) 160–162.  
 2002 Selected writings on Chariots and other Early Vehicles Riding and Harbess. (Ed. by RAULWING, P.) Leiden-Boston-Köln 2002. (Culture and History of the Ancient Near East 6.)
- MAKKAY J.  
 1963 Adatok a péceli (badeni) kultúra vallásos elképzeléseihez. Data to the religious Beliefs of the Pécel (Baden) Culture. ArchÉrt 90 (1963) 1–14.  
 1965 What was the Copper Age Clay Wagon Model of Budakalász? Alba Regia 4–5 (1963–1964) [1965] 11–15.  
 2003 Ősrégészeti kutatások Magyarországon az utóbbi években. Az újkőkor és rézkor. JAMÉ 44 (2003) 27–63.
- MARAN, J.  
 1998 Die Badener Kultur und der ägäisch-anatolische Bereich. Ein Neubewertung eines alten Forschungsproblems. Germania 76 (1998) 497–525.  
 1998a Kulturwandel auf dem griechischen Festland und den Kykladen im späten 3. Jahrtausend v. Chr. Studien zu den kulturellen Verhältnissen in Südosteuropa und dem zentralen sowie östlichen Mittelmeerraum in der späten Kupfer- und frühen Bronzezeit. Bonn 1998. (UPA 53.)
- MÁTHÉ M. SZ.  
 1984 Preliminary report on the 1977–1982 excavations at the Neolithic and Bronze Age settlement of Berettyóújfalu-Herpály. Part II. Bronze Age. ActaArchHung 36 (1984) 137–159.  
 2001 Polgár-Kenderföldék. In: Régészetünk jelentős felfedezései 1975–2000. (Ed. by RACZKY, P. – ANDERS, A.) Budapest [2001.]
- MESTERHÁZY K.  
 1976 Agyag kocsimodell Pocsajról. Clay Cart Model from Pocsaj. ArchÉrt 103 (1976) 223–229.
- NAGEL, W.  
 1986 Die Entwicklung des Wagens im frühen Vorderasien. In: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. (Hrsg. W. TEUE) Göttingen 1986, 9–34.  
 1992 Die Wagentypen des zentral-vorderasiatischen Frühdynastikums und der Bremsbügel. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 15 (1992) 167–178.



- OLEXA, L.  
1983 Sídlišká a pohrebiská z doby bronzovej v Nižnej Myšľa. Siedlungen und Gräberfeld aus der Bronzezeit in Nižná Myšľa. AR 35 (1983) 122–129.  
1996 Nižná Myšľa v dobe bronzovej. Siedlungen und Gräberfeld aus der Bronzezeit in Nižná Myšľa. Ergebnisse der archäologischen Ausgrabungen 1977–1995. Košice 1996.
- ORDENTLICH, I.–CHIDIOȘAN, N.  
1975 Cărucioare miniature din lut aparținând culturii Otomani (Epoca bronzului) de pe teritoriul României. Crisia 1975, 28–44.
- ÖZGEN, E.  
1986 A Group of Terracotta Wagon Models from Southeastern Anatolia. *Anatolian Studies* 36 (1986) 165–171.
- NĚMEJCOVÁ-PAVŮKOVÁ, V.–BÁRTA, J.  
1977 Āneolitische Siedlung der Boleráz-Gruppe in Radošina. *SLA* 25 (1977) 433–447.
- PIGGOTT, S.  
1979 The First Wagons and Chariots: Twenty-Five years later. *BIAL* 16 (1979) 3–17.  
1983 The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coa to the Caspian Sea. London 1983.  
1987 Az európai civilizáció kezdetei. Budapest 1987.
- RAULWING, P.  
2000 Horses, Chariots and Indo-Europeans. Foundations and Methodes of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-European Linguistics. Budapest 2000. (Archaeolingua. Series Minor 13.)
- REZI KATÓ G.  
2001 Adalékok a középső rézkor hitvilágához. In: ΜΩΜΩΣ. Fialat őskoros kutatók összejövetelének konferenciái I. (szerk.: DANI J. et al.) Debrecen 2001, 119–127.
- ROMAN, P.  
1977 The Late Copper Age Coțofeni Cult of South-East Europe. *BAR Suppl.* 32 (1977).
- RUTTKAY, E.  
1973 Über die Badener Kultur in Niederösterreich und im Burgenland. In: Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener Kultur. Bratislava 1973, 441–452.  
1995 Boleráz-Gruppe. In: LENNEIS, E.–NEUGEBAUER-MARESC, C.–RUTTKAY, E.: Jungsteinzeit im Osten Österreich. St. Pölten–Wien 1995, 145–160. (Forschungsberichte zur Ur- und Frühgeschichte 17.)  
2000 Siedlungsfunde der Boleráz-Gruppe aus Wien und dem nordtransdanubischen Niederösterreich. *FO* 38 (1999) [2000] 609–622.
- SCHUSTER, C.  
1996 Despre cărucioarele din lut ars Epoca bronzului de pe teritoriul României. Über die Tonwagenmodelle auf dem Gebiete Rumâniens in der Bronzezeit. *Thraco-Dacica*, 17 (1996) 117–137.
- SOPRONI S.  
1954 A budakalászi kocsi. *FolArch* 6 (1954) 29–36.
- STRUHÁR, V.  
1999 Eneolitický kolektívny hrob z Jaskine pri Liskovej, okr. Ružomberok. Kupferzeitliches Kollektivgrab aus der Höhle bei Lisková, Kreis Ružomberok. In: Otazky neolitu i eneolitu našich Krajín 1998. (Ed. I. KUZMA) Nitra 1999, 203–216.
- ŠTURMS, E.  
1955 Die neolithische Plastik im nordischen Kulturkreis. *JRGZM* 2 (1955) 21–27.
- TÁRNOKI J.  
1999 Bronzkori kocsimodell Törökszentmiklós-Terehalomról. Das bronzezeitliche Wagenmodell von Törökszentmiklós-Terehalom. *Savaria-Pars Archaeologica* 4/3 (1998–1999) 165–175.
- VOSTEEN, M. U.  
1999 Urgeschichtliche Wagen in Mitteleuropa. Eine archäologische und religionswissenschaftliche Untersuchung neolithischer bis hallstattzeitlicher Befunde. Leidorf 1999. (Freiburger Archäologische Studien Bd. 3.)
- WOYTOWITSCH, E.  
1995 Die Wagen der Schweiz in der europäischen Bronzezeit. *HelvArch* 26 (1995) 83–351.
- ZICH, B.  
1992 Frühneolithische Karrenspuren in Flintbek. *Archäologie in Deutschland* 8 (1992) 58.  
1993 Die Ausgrabungen chronisch gefährdeter Hügelgräber der Stein- und Bronzezeit in Flintbek, Kreis Rendsburg-Eckenhörde. Ein Vorbericht. *Offa* 49–50 (1992–1993) 15–31.

DER WAGEN IM SPÄTKUPFERZEITLICHEN EUROPA<sup>1</sup>

MÁRIA BONDÁR

Die zahlenmäßige Zunahme der Wagendarstellungen (vor allem der Wagenmodelle), sonstige, die Bekanntheit des Wagens beweisende Funde und die Ausgrabungsbeobachtungen haben die Fachleute zu einem Überblick nach neuen Gesichtspunkten gezwungen. Während es früher zwei Arten von archäologischen Beweisen für die Existenz von Wagen in Europa gab – die Ritzzeichnung auf dem Felsen von Züschen<sup>2</sup> (Süddeutschland) und die Wagenmodelle aus Ton –, so haben heute die in Gefäße eingeritzten kleinen Zeichnungen von Räderfahrzeugen, die auf das Einspannen, auf das Zugtier hinweisenden Plastiken und die auch in der Kupferzeit vorhandenen Tonräder immer größere Bedeutung. Die Radüberreste und -abdrücke oder in Gräbern bestatteten Exemplare natürlicher Größe der einst benutzten hölzernen Wagen tragen ebenso zur genaueren Bestimmung der Verbreitung des Wagens und seiner Funktion im profanen und kultischen Leben bei. Außer den Wagenmodellen beziehen die Forscher heute auch schon diese Elemente in die Wagenforschung mit ein, und gerade dadurch sind die Beweise für die Kenntnis der Räderfahrzeuge in immer frühere Zeit zu verlegen.

Auch die dank der naturwissenschaftlichen Untersuchungen erheblich modifizierte frühere Chronologie warf neue Probleme auf, aufgrund deren das frühere Kenntnismaterial neu bewertet werden muss(te). Die frühesten Wagenplastiken kennen wir heute nicht mehr aus der Bronzezeit oder der klassischen Badener Kultur, sondern von der Boleráz-Gruppe. Als frühester Zeitpunkt dieser wichtigen Erfindung, der Schaffung des Wagens, kommt nach den jüngsten Publikationen jedoch ein noch früheres Datum in Frage.

Die erste Aufarbeitung der Wagenmodelle ist das Verdienst von G. Childe.<sup>3-4</sup> Nach den Miniaturwagen aus dem Nahen Osten und dem Kaukasus hat der in Mitteleuropa gefundene Wagen von Budakalász<sup>5</sup> die früheren Theorien erheblich verändert und diesem Forschungsgebiet neuen Aufschwung gegeben. Nach Childe sammelte I. Bóna die Wagen und Miniaturtonräder im Karpatenbecken:<sup>6-10</sup> 73 fundortregistrierte, auf Wagen hinweisende Funde, von denen an neun Fundorten Miniaturmodelle zum Vorschein kamen. Nach den Arbeiten von Childe und Bóna erschienen eine Reihe von Wagenpublikationen und Studien, die sich mit verschiedenen Aspekten dieser Gegenstände vor allem aus der Bronzezeit beschäftigten.<sup>11-15</sup>

Die in den vergangenen Jahrzehnten bekannt gewordenen neuen kupfer- und bronzezeitlichen Wagenmodelle bemühte sich auch Verf. bei der Aufarbeitung des frühbronzezeitlichen Wagens von Börzönce (Somogyvár-Vinkovci-Kultur) zu sammeln und zu überblicken.<sup>16</sup> Danach wurden aus der Bronzezeit nur einige neue Modelle publiziert. I. Bóna widmete in seiner Zusammenfassung über die bronzezeitlichen Teilkulturen den Wagenmodellen ein gesondertes Kapitel und überblickte ihre Vorkommen in den einzelnen Kulturen.<sup>17</sup> In demselben Band finden sich die Mitteilungen

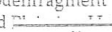
zweier neuer bronzezeitlicher Wagenplastiken, aus Berettyószentmárton<sup>18</sup> und Vésztő-Mágor.<sup>19</sup> 1999 wurde ein weiteres Wagenmodell aus der Hatvan-Kultur bekannt, von Törökszentmiklós-Terehalom.<sup>20</sup> Das zuletzt publizierte bronzezeitliche Exemplar in Ungarn wurde 1989 in Polgár-Kenderföldek-Kiscsöszhalom<sup>21</sup> gefunden. Das gesamte Inventar der rumänischen mittelbronzezeitlichen Tonmodelle veröffentlichte Boroffka in seiner Monographie.<sup>22</sup> Nicht viel später publizierte Schuster<sup>23</sup> weitere Stücke. Aus der Slowakei sind keine neueren Darstellungen bekannt. Mit den Wagen aus dem Nahen Osten haben sich vor allem Littauer-Crouwel<sup>24</sup> und Nagel<sup>25</sup> in mehreren Arbeiten beschäftigt. Die neueste monographische Aufarbeitung der Wagen stammt von M. Vosteen.<sup>26-29</sup>

Wie gesehen, hat sich die Menge früh- und mittelbronzezeitlicher Wagenmodelle im Karpatenbecken bedeutend vermehrt; ihre Zahl beträgt heute schon mehr als 60. Fügen wir noch die erhaltenen Tonräder hinzu, ist diese Zahl noch imposanter.

In Europa wurden die kupferzeitlichen Wagen lange durch das bekannte vierrädrige Fahrzeug von Budakalász (Abb. 1.1a-c, Abb. 5.2), das Wagenmodell von Palaikastro, Griechenland und die Ritzzeichnung auf dem Felsen von Züschen, Deutschland (Abb. 13.1-2)<sup>30</sup> vertreten. Diese hielten die Forscher für ungefähr zeitgleich, genauer gesagt, sie datierten nach dem unter authentischen Umständen gefundenen und gut datierbaren Stück von Budakalász auch die beiden anderen, gemäß der damals allgemein akzeptierten absoluten Chronologie der Badener Kultur auf 2200-1800 v. Chr.

So bedeutsam, wie die Zahl der bronzezeitlichen Wagen – wie gesehen – anstieg, ebenso langsam wuchs das Wageninventar der späten Kupferzeit. Außer der allbekannt gewordenen Wagenplastik von Budakalász wurde in demselben Gräberfeld ein Wagengefäß mit Henkel (Abb. 1.2) gefunden, das von der Forschung fast vergessen wurde.<sup>31-32</sup>

Zwanzig Jahre nach dem Fund des Wagens von Budakalász wurde 1972 ein weiteres spätkupferzeitliches Modell entdeckt. In Szigetszentmárton wurde in einem Grab der Badener Kultur ein vierrädriger kleiner Wagen (Abb. 1.3)<sup>33</sup> gefunden. Nicht viel später wurde ein Protome (Abb. 2.1a-b)<sup>34</sup> aus dem slowakischen Radošina bekannt, das das Erscheinen des Wagens in Europa genauer als die früheren datierte: Es bewies, dass der Wagen schon den Menschen der Boleráz-Gruppe bekannt war. Es ist auch deshalb ein wichtiger Fund, weil der Verfertiger des Modells auch das den Wagen ziehende Tier darstellte. 1982 hat I. Ecsedy ein weiteres, von Tieren gezogenes Boleráz-Tonmodell aus Boglárlelle (Abb. 2.2a-b)<sup>35</sup> publiziert, dessen neue, detailliertere als die bisherige Zeichnung hier veröffentlicht wird (Abb. 3).<sup>36</sup> Von Pilismarót-Basaharc, aus dem Gräberfeld der Boleráz-Gruppe, hat Verf. einen weiteren Wagenkasten mitgeteilt (Abb. 2.3a-c),<sup>37</sup> den allerdings der Ausgräber I. Torma nicht für ein Wagenmodell hält. Aus Österreich

wurde das Wageninventar der Boleráz-Gruppe durch zwei neue Funde bereichert: E. Ruttkay publizierte je ein Modellfragment von Mödling-Jennyberg (Abb. 4.1)<sup>38</sup> und  (Abb. 4.2).<sup>39</sup>

Die Reihe der Miniaturwagen der spätkupferzeitlichen Boleráz-Gruppe bereichert Verf. in der vorliegenden Studie um ein weiteres schönes Stück.<sup>40</sup> Die Fragmente wurden im Kom. Somogy, im Ortsbereich von Balatonberény, mit anderen Gefäßfragmenten zusammen gefunden. Aus den größeren Stücken gelang es, die bisher größte Wagenplastik der Badener Kultur zu rekonstruieren (Abb. 5.1, Abb. 6).<sup>41</sup>

*Beschreibung des Gegenstandes:* Wagenmodellfragment. Hellbraune dickwandige Boden- und Seitenfragmente eines großen ziegelförmigen Wagenkastens. Die Seiten bedeckt ein zusammenhängendes, senkrecht stehendes Zickzack-Ritzmuster, der Boden ist unverziert. Die Enden der beiden Längsseiten sind abgerundet, quer zur kürzeren Seite durchbohrt, auf diese Weise die Stelle der Achse angehend. Die Räder fehlen. Der Rand ist abgebrochen, so dass man nicht weiß, wie der Wagenkasten oben aussah (im Bogen spitz zulaufend, knopfartig geschlossen oder mit geradem Rand). Auf den Originalteilen finden sich keine Spuren davon, dass ein Tier daran appliziert war. Großenteils ergänzt. Maße: Höhe 12,5 cm, untere Länge der Längsseite 20 cm, obere 23 cm, untere Länge der kürzeren Seite 13 cm, obere 16,5 cm (Kaposvár, Rippl-Rónai-Museum, Erwerbungsstagebuch: 02/04).

Zusammen mit den Wagenfragmenten kamen auch sonstige Boleráz-Gefäßfragmente ins Museum von Kaposvár (Abb. 7).<sup>42</sup>

Die aufgeführten Plastiken sind in die frühe (Boleráz-Gruppe) und die klassische Periode der Badener Kultur zu datieren. Aus der späten Periode ist vorerst kein Wagenmodell bekannt, nur ein einziges Wagenrad (ungewisser Zeit) vom Fundort der Piliny-Gruppe, Ózd-Kőaljatető, zeigt den Wagengebrauch an.<sup>43</sup> Aus der ebenfalls spätkupferzeitlichen Coțofener Kultur (Coțofen III) waren früher nur Wagenräder vom Fundort Tebea bekannt.<sup>44</sup> Vor kürzerem wurde auch ein Wagenmodellfragment aus Bădăcin publiziert.<sup>45</sup> Aus der Kostolacrer Kultur haben wir bisher keine Kenntnis von einem Wagenmodell. Aus der Vučedoler Kultur, die von einem Teil der Forscher noch für kupferzeitlich gehalten wird, beschreibt A. Durman vom Namen gebenden Fundort ein Tonminiatur-Wagenfragment,<sup>46</sup> von dem er leider keine Abbildung zeigt. Mit Berufung auf Durmans Mitteilung erwähnt Lanting auch einen Wagen aus Borinci (Kroatien) ebenfalls aus der Vučedoler Kultur.<sup>47</sup> Nach R. R. Schmidt erwähnt I. Bóna Wagenräder von Vučedol-Várhegy.<sup>48</sup>

Beachtenswert ist, dass die spätkupferzeitlichen Wagenmodelle im Mittelteil des Karpatenbeckens in größerer Zahl vorkommen (Abb. 15). Von den neun Wagenplastiken gehören sechs zur Boleráz-Gruppe und drei zur klassischen Badener Kultur.

Verf. versucht, die gemeinsamen Merkmale und

unterschiedlichen Züge der bekannten Wagenmodelle zu bestimmen. Auf die Frage, ob jeder winklige Gegenstand ein Wagenkasten war, ist die Antwort nicht eindeutig. Denn das Rad ist ein wichtiger Bestandteil des Wagens. In der Spätkupferzeit war der vierrädrige Wagen bekannt (Balatonberény, Budakalász, Szigetszentmárton), und mit Recht kann gefragt werden, ob der ohne Rad dargestellte viereckige Gegenstand ein Wagen war. Dass man es nicht für wichtig hielt, das Rad wenigstens als Hinweis, abstrakt dargestellt anzudeuten, kann zwei Gründe haben. Entweder entstanden die den Wagen ähnlichen eckigen Gefäße zu anderen Zwecken (waren also keine Wagen), oder die originalen Wagen waren mit anderen Radlösungen gefertigt worden. Ein gutes Beispiel für Letzteres ist das Modell von Szigetszentmárton, an dem klar zu erkennen ist, dass keine massiven, selbstständigen Räder dargestellt wurden, sondern zwei nebeneinander angebrachte, in Rädern endende Walzen auf länglichen Achsen unter dem eckigen Wagen saßen, auf dem der viereckige Wagenkasten angebracht wurde (Abb. 1.3b). Eine ähnliche Radlösung findet sich auch bei einem mesopotamischen Modell (Abb. 13.4), wo ebenfalls gut zu erkennen ist, dass der gedeckte Wagenkasten auf eine Tonachse mit zwei Rädern gesetzt worden war. Dieselbe Lösung zeigt auch eine anatolische Plastik (Abb. 14.2b): Bei dem Bronzemedell wurde der Wagenkasten auf die beiden Achsen mit Rädern gesetzt, wie auch bei einem ebenfalls anatolischen Bronzewagen, wo auf dem Bild in Untersicht (Abb. 14.3b) diese Lösung gut zu sehen ist. Die Zusammensetzung des Wagens aus zwei Hauptbestandteilen (Wagenkasten und mit der Achse zusammen fixierte Räder) kann erklären, warum es an den radlosen Modellen keine Angabe der Achse gibt. Erklären kann sie auch, warum sich an den Boleráz-Fundorten „Spulen“, Rollen verschiedener Größe finden, deren Funktion die Forschung entweder nicht behandelte oder sie als einfache Spulen betrachtete, somit in die Kategorie des Hausgewerbes (Weben-Flechten) einordnete und im Zusammenhang mit den Wagendarstellungen gar nicht untersuchte. Akzeptieren wir, dass diese technische Lösung der Wagendarstellungen von Szigetszentmárton und aus Anatolien Räder waren, dann können diese bisher nicht aufmerksam genug behandelten Spulen zum Teil neu interpretiert werden. (Natürlich sind die betreffenden Gegenstände aus dieser Sicht neu zu untersuchen und es muss festgestellt werden, ob sie walzenartig verwendete Räder sein konnten.) Natürlich darf auch die Möglichkeit nicht übersehen werden, dass eventuell Holzachsen und -räder an einen tönernen Wagenkasten appliziert wurden oder der tönernen Kasten auf eine Holzkonstruktion gesetzt wurde.

Bei der Analyse der spätkupferzeitlichen Wagenmodelle wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Datierung der Kenntnis des Wagens durch die neuen Funde verändert wurde. Die frühesten Wagenplastiken stammen nicht mehr aus der Bronzezeit oder der klassischen Badener Kultur, sondern aus der Frühperiode der Badener Kultur, der Boleráz-Gruppe. Als frühester Zeitpunkt des Erscheinens des Wagens in Europa kann

aufgrund der neuesten Publikationen – aufgrund neuerer Funde und Untersuchungsgesichtspunkte – eine noch frühere Zeit in Frage kommen.<sup>49</sup>

Der vielleicht bekannteste Fund einer Räderfahrzeug-Ritzdarstellung auf Gefäßen ist – außer den ähnlichen Exemplaren aus der Steppe – das Gefäß von Bronocice, Polen (Abb. 8.1), dessen Entdeckung ein neues Kapitel in der europäischen Wagengeschichte eröffnet hat. Denn dieses Gefäß ist gut datierbar, aufgrund der <sup>14</sup>C-Angaben auf früher als die Badener Kultur. Es ist eine Hinterlassenschaft der Trichterbecher (Funnel Beaker) -Kultur und fand sich in einer Grube der Siedlung. Auf der Ritzzeichnung ist auch der vierrädrige viereckige Wagen gut zu sehen, der mit Radnabe dargestellt ist. Diese Angabe deutet die Anspannungsart an, die aufgrund dieser kleinen Zeichnung auch rekonstruiert wurde (Abb. 8.3).<sup>50</sup> Das Gefäß von Bronocice beweist, dass die Kenntnis des vierrädrigen Fahrzeugs in Europa in frühere Zeit als die Badener Kultur datiert werden kann.

Infolge der neuen Chronologie werden auch gewisse Tierdarstellungen neu interpretiert. Aus einer Publikation von 1955 ist das Fragment zweier kleiner, im Nacken mit einem Querholz verbundener Tiere bekannt, das M. Dinu schon 1981 mit Wagen in Zusammenhang brachte,<sup>52</sup> was aber nicht allgemein angenommen wurde. Seit langem bekannt ist auch das Fragment des Oberleibs zweier kleiner Tonochsen aus Kreznica-Jara bei Lublin, Polen (Abb. 8.2). An der Plastik ist gut zu sehen, dass es zwei Jochtiere waren, auf ihrem Nacken liegt das zum Einspannen benötigte abgebrochene Querholz.<sup>53</sup> Der Fund ist ebenso wie der von Bronocice eine Hinterlassenschaft der Trichterbecher-Kultur. Eine ähnliche Darstellung ist auch aus Metall bekannt. Schon am Ende des 19. Jahrhunderts waren von Bytyn bei Poznań, Polen, zwei metallene Tierkleinplastiken bekannt (Abb. 8.4). Am Hals der kleinen Tiere ist ein kreisrundes Joch und im Nacken ein Rest des das Einspannen beweisenden Querholzes zu erkennen.<sup>54</sup> In der Rumpfmittle des einen Tieres befindet sich eine Durchbohrung, gleichfalls ein Beweis der Verbindung beider Tiere miteinander. Der neueste Fund ist aus der Lisková-Höhle in der Nordslowakei (Abb. 8.5) die Kupferplastik eines kleinen Ochsen mit durchbohrtem Körper und dem Rest des Querholzes im Nacken.<sup>55</sup> Die Durchbohrung des Tierkörpers gibt gewiss die Stelle der Fixierstange der nebeneinander eingespannten Tiere an.

Natürlich kann man sich die Frage stellen, ob die beiden Tiere nicht zum Pflügen verwendet wurden. Aufgrund der erwähnten Funde aus Polen und der Slowakei kann die Antwort nicht eindeutig sein, da die Darstellung solchen Pflügens von unterschiedlichen Zeichnungen bekannt ist.<sup>56</sup>

In Europa ist der bisher früheste authentische Beweis der Kenntnis des Wagens (Bronocice) in die Zeit der Trichterbecher-Kultur zu datieren. Aus ebendieser Kultur stammen auch die Tierkleinplastiken, die als Darstellungen der Zugarbeit zu betrachten sind, somit ist als sehr wahrscheinlich anzunehmen, dass die kleinen Tiere nicht zum Pflügen, sondern zum Wagenziehen verwendet wurden.

Aus Anatolien sind zusammen mit Zugtieren dargestellte vollständige Wagen aus ähnlicher Zeit bekannt.<sup>57</sup> Auf den zierlichen Kleinplastiken ist die Einspannweise mit dünnerem oder dickerem Querholz zu erkennen (Abb. 14.1–5). Diese Darstellungsweise ist ein neues Argument dafür, dass die Tierplastiken der Trichterbecher-Kultur Wagen ziehende Ochsen darstellten.

Der wichtige Wagenbestandteil, das Rad, wurde lange Zeit bei der Untersuchung der kupferzeitlichen Wagen nicht genügend beachtet. G. Childe und I. Bóna erkannten zwar die Bedeutung der Räder – als die Existenz des Wagens beweisende Gegenstände –, sammelten aber nur die in Frage kommenden Funde aus der Bronzezeit. M. Dinu veröffentlichte in seiner Arbeit von 1981 auch die Wagenräder vom Gebiet Rumäniens vor dem 4. Jahrtausend. Dinu sah es schon damals als bewiesen an,<sup>58</sup> dass die Kenntnis des Wagens viel älter ist, als die Forschung allgemein glaubte, doch fand diese Hypothese lange Zeit keine Nachfolger. Unlängst wurden zwei weitere Räder bekannt: aus Jebel Aruda, Syrien, und Arslantepe, Türkei. Von ihnen wurde mittels moderner Datierungsmethoden festgestellt, dass sie etwa mit dem von Bronocice zeitgleich sind, das Rad also (und damit der Wagen) im Nahen Osten schon viel früher existierte.<sup>59</sup>

1989 fand man in Flintbek nahe Kiel, Deutschland, in einem megalithischen Grab einen neuen Beweis für die Existenz des Wagens. In dem megalithischen Doppelgrab entdeckten die Archäologen 5–6 cm breite Radspuren in 20 m Länge, aus denen auch die Maße des Wagens geschlossen werden konnten. Demnach war der Wagen 1,10–1,20 m hoch.<sup>60</sup> Der Fundort gehört zur Trichterbecher-Kultur, ist zwischen 3650 und 3400 zu datieren, ebenso wie Bronocice.<sup>61</sup>

Bei der Aufarbeitung der in der Schweiz gefundenen hölzernen Radreste aus dem Neolithikum hat E. Woytowitsch die dortigen bronzzeitlichen Räder und Wagenmodelle gesammelt.<sup>62</sup> Aufgrund dieses zahlenmäßig kleinen Fundes beschäftigte er sich in viel breiterem Zusammenhang mit den Wagendarstellungen und ihrer Bedeutung. In seiner Arbeit überblickte er – aus völlig neuem Aspekt – auch jene Gegenstände, die in irgendeiner Weise mit den Wagen zusammenhängen können (z. B. Raddarstellungen auf Schmuck und Waffen). Seiner Ansicht nach ist die Verbreitung des Wagens parallel mit der Expansion des Metallhandwerks verlaufen.<sup>63</sup> Diesen Gedanken Woytowitschs unterstützen auch die kleinen Tiere aus Metall der Trichterbecher-Kultur und die Wagenplastiken aus Anatolien.

Aus Ungarn publizierte jüngst G. Ilon ein in Szombathely gefundenes Wagenradfragment.<sup>64</sup> Seiner Ansicht nach gehört dieses Rad – unter Berücksichtigung der Grabumstände, des archäologischen Kontextes – zur späten Periode der Lengyel-Kultur, ist also viel früher als der bekannte Boleráz-Wagen.<sup>65</sup>

Über den Ort der Erfindung des Wagens und den Weg seiner Verbreitung gab es in den vergangenen Jahrzehnten mehrere Vorstellungen.<sup>66–74</sup> In der frühen Forschungsperiode bewerteten die Forscher die verschiedenen Vorkommen von Wagen nach dem Prinzip: „an

einem Ort wurde er erfunden, von dort verbreitete er sich über die Welt". Wegen der frühesten und auch quantitativ meisten Wagenmodelle betrachtete man lange Zeit Kleinasien als das Herstellungsgebiet des Wagens. Für die Verbreitung in Europa galten drei Wege als möglich: die Steppe im Norden des Schwarzen Meeres, der Balkanhalbinsel bzw. dem Mediterraneum und Italien sprach man eine Vermittlungsrolle beim Erscheinen des Wagens in Europa zu. In Kenntnis der im nördlichen Pontus-Gebiet in großer Zahl in den dem Volk der Grubengrabkurgane zuzurechnenden Hügeln gefundenen wirklichen Wagen entstand in den 1980er Jahren eine neue Ansicht: A. Häusler meinte, die hier gefundenen Wagen nicht von den mesopotamischen und transkaukasischen Wagen ableiten zu können, und glaubte auch nicht an die Steppenherkunft der west- und mitteleuropäischen Wagen. Statt den Volksbewegungen sprach er der europäischen lokalen Entwicklung ihr hiesiges Erscheinen zu. Nach ihm vertraten noch mehrere Forscher die Möglichkeit der polygenetischen Entwicklung, wonach die Menschen auch unabhängig voneinander die Räderfahrzeuge an mehreren Stellen geschaffen haben können.

Die nahöstlichen Exemplare<sup>75-81</sup> ähneln den in Europa gefundenen im Wesentlichen darin, dass sie vier Räder hatten. Mit Recht kann die Frage gestellt werden: Wenn sich die europäischen derart von den nahöstlichen unterscheiden, kann dann überhaupt irgendwann eine Herkunftsbeziehung zwischen ihnen bestanden haben? Interessant ist auch, dass in dem großen Gebiet zwischen Anatolien, Syrien, Mesopotamien und dem Karpatenbecken Wagenfunde fehlen, die den Verbreitungsweg bezeichnen könnten.

Über den Entstehungsort des Wagens und seine Verbreitungsweise wurde kürzlich eine neue Theorie aufgestellt. J. Maran kam bei der Untersuchung der Verbreitung des auf einem großen Gebiet erscheinenden besonderen Gegenstandstyps der Schalen „Typ Bratislava“ (deren Richtung er von Norden [Mitteleuropa] nach Süden [Balkan, Griechenland] annimmt und mit Handelsbeziehungen erklärt) zu der Feststellung, dass die Wagen im Handel eine sehr wichtige Rolle spielten.<sup>82</sup> Maran stellt die mesopotamische Herkunft des Wagens

in Frage und rechnet mit der Möglichkeit, dass das Verkehrsmittel mit Rädern aus dem Karpatenbecken nach Süden gelangt sein könnte.<sup>83-84</sup> Als sehr wichtig für die Lösung des Problems würde er die genaue Datierbarkeit der nahöstlichen und griechischen Wagenmodelle und -darstellungen halten. Seiner Ansicht nach verbreitete sich der Wagen – nach seiner Erfindung – lauffeuerartig weiter.<sup>85</sup> Zu ähnlichen Feststellungen gelangte auch das Verfasserteam J. Bakker, J. Kruk, A. Lanting, S. Milusauskas. Aufgrund der <sup>14</sup>C-Angaben der von ihnen gesammelten Wagenmodelle, der Wagendarstellung auf dem Gefäß von Bronocice, der Wagenspuren im megalithischen Grab von Flintbek in Norddeutschland und der Wagenpiktogramme von Uruk nehmen sie an, dass der Wagen sich fast zeitgleich in Europa und Mesopotamien oder sehr schnell von Mesopotamien nach Europa verbreitete.<sup>86</sup> Verf. hält Letzteres für die akzeptable Version.

Wie gesehen, hat sich die Zahl der Wagenplastiken seit den Studien von G. Childe bedeutend erhöht. Wegen der neuen Datierung der Badener Kultur aufgrund der <sup>14</sup>C- und Dendrochronologie änderte sich auch der Zeitpunkt der Kenntnis des Wagens: Diese wichtige Innovation ist heute schon auf viel früher zu datieren. Die neuen Gesichtspunkte und Angaben bieten auch einen neuen hypothetischen Weg der Wagenverbreitung in Europa an: die Möglichkeit der Verbreitung von Norden nach Süden. Eine offene Frage ist allerdings, warum die Verwender des Wagens nur nach Süden gezogen sein sollen. Warum überzogen sie nicht Europa bis in jeden Winkel netzartig auf ihren Entdeckungswegen? Darauf wissen wir bisher keine Antwort. Ungelöst ist bis heute auch die Frage von Genesis<sup>87</sup> und Diffusion, ebenso wie Verbreitungsrichtung und -geschwindigkeit. Diese wichtige Erfindung haben die Menschen offensichtlich nicht vergessen, aber die geringe Zahl von Modellen und Rädern deuten möglicherweise auf eine geänderte Rolle des Wagens hin. Die Sensation der Erfindung, das damals vermutlich nur wenigen gegebene Wunder, wurde langsam Bestandteil des Alltags- und Wirtschaftslebens, sein ursprünglich kultischer Inhalt änderte sich langsam im Laufe der Jahrhunderte und wurde ein Teil der profanen Welt.